

Vragen van raadsleden naar aanleiding van de informatiesessie op 31 maart 2021 in volgorde van ontvangst.

Vragen van VVD

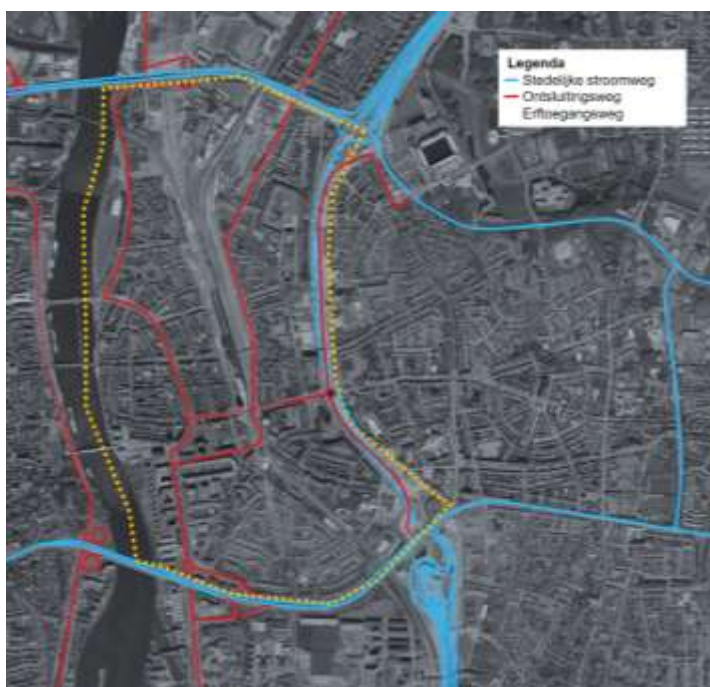
**1. Kunnen wij een datakaart krijgen van de huidige situatie? Past de verkeersdruk op de verschillende wegen bij de wegcategorie van deze wegen (het rechter kaartje bij de overige scenario's)?**

Tijdens de informatiesessie van 31 maart is deze vraag opgevat als dat er behoefte is aan inzicht waar de huidige inrichting van de weg niet aansluit op het huidige gebruik/intensiteit (motorvoertuigen per etmaal) en/of de functie (erftoegangsweg, ontsluitingsweg of stroomweg).

We hanteren onderstaande wegcategorieën. De grenzen tussen deze categorieën zijn qua intensiteiten niet hard, maar ook mede afhankelijk van de situatie.

Type	Snelheid [km/u]	Aantal rijstroken	Intensiteit [mvt/etmaal]	Inrichtingskenmerken
Stedelijke stroomweg	50/70	2 of meer	> 16.000	<ul style="list-style-type: none"><li>Middenberm</li><li>Ongelijkvloerse kruisingen</li><li>Vrijliggende fietsvoorzieningen</li></ul>
Hoofdontsluitingsweg	50	2	> 8.000 en <16.000	<ul style="list-style-type: none"><li>Geregelde oversteken</li><li>Vrijliggende fietsvoorzieningen</li></ul>
Ontsluitingsweg	50/30	2	> 5.000 en <8.000	<ul style="list-style-type: none"><li>Geregelde oversteken of in etappes</li><li>Vrijliggende fietsvoorzieningen (voorkeur) of aanliggend fietsstrook</li></ul>
Erftoegangsweg I	30	1,5	> 2.000 en <5.000	<ul style="list-style-type: none"><li>Geen middenberm</li><li>Ongeregelde oversteken</li><li>Geen fietsstroken, eventueel fietsstraat</li></ul>
Erftoegangsweg II	30	1,5	<2.000	<ul style="list-style-type: none"><li>Idem</li></ul>

De opbouw van het wegennet van de stationsomgeving, binnen de context van het stedelijke netwerk is hieronder weergegeven.



Afgezien van de stroomwegen (Viaductweg, Koning Willem Alexandertunnel en J.F. Kennedyingel) aan de rand van de stationsomgeving, lopen er door het gebied de volgende ontsluitingsroutes:

- De route via de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Avenue Ceramique. Het aantal motorvoertuigen op deze route varieert tussen de 10.000 en 13.000 per etmaal (afhankelijk van locatie).
- De route via de Meerssenerweg en het Sphinxlunet. Het aantal motorvoertuigen op deze route varieert tussen de 4.000 en 9.000 per etmaal (afhankelijk van locatie).
- De route via de Groene Loper. Het aantal motorvoertuigen op deze route varieert tussen de 3.000 en 5.000 per etmaal (afhankelijk van locatie). We verwachten dat dit na ingebruikname van het vastgoed zal groeien tot ongeveer 5.000 en 7.000 voertuigen per etmaal.
- De Akerstraat/Scharnertunnel met ongeveer 6.000 voertuigen per etmaal.

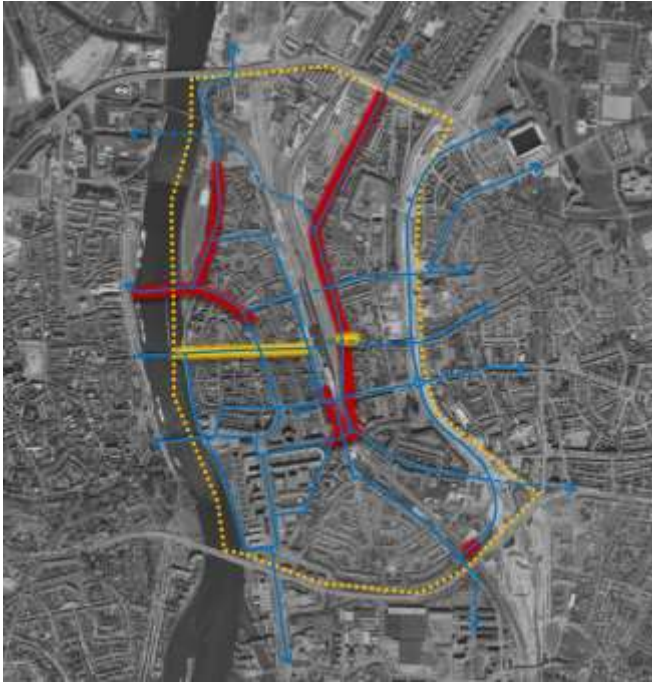
De overige wegen vallen in de categorie erftoegangsweg met minder dan 5.000 voertuigen per etmaal. We hebben geen verkeersstellingen op deze individuele erftoegangswegen ter beschikking, maar ons beeld is dat het verkeersvolume op alle erftoegangsweg onder de 5.000 voertuigen per etmaal blijft. Volgens het gebruikte verkeersmodel is het verkeersvolume in de Sint Maartenslaan en de Stationsstraat iets hoger, respectievelijk 6.100 en 5.500 voertuigen per etmaal. In theorie zou hier dus de verkeersbelasting aan de hoge kant zijn voor een erftoegangsweg. We schatten echter in dat in de praktijk (ook voor corona) het verkeersvolume lager is en dat dit dus ook binnen de categorie erftoegangsweg zal vallen.

Voor alle wegen geldt dus dat functie en gebruik in overeenstemming zijn. Als we vervolgens kijken of de inrichting van de wegen aansluit op de functie (en het gebruik) dan komen drie wegvakken naar boven (deze zijn rood gemaakt in onderstaand kaartje). Zo sluit de huidige inrichting van de Franciscus Romanusweg, Wilhelminabrug (opgang) en Meerssenerweg niet aan op de functie. Alle drie de wegen zijn ontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en een verkeersvolume boven de 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een dergelijke functie en maximumsnelheid is idealiter sprake van gescheiden fietsvoorzieningen, terwijl in de huidige situatie sprake is van aanliggende fietsstroken.

Wat betreft de kruisingen voldoen volgens ons de kruising Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan en de kruisingen ten westen en oosten van de overweg Duitsepoort niet. Daar ontbreekt voldoende opstelruimte, zijn snelheden te hoog of leidt het gebrek aan doorstroming tot gevaarlijk verkeersgedrag.

Er zijn ook plekken te benoemen op erftoegangswegen waar de inrichting niet volledig voldoet. Een goede graadmeter is de vraag, waar durf je een kind van 10 jaar met een gerust hart zelfstandig te laten fietsen in de spits. Zonder volledig te zijn, denken we dat de krappe chicane bij De Colonel of het oostelijk kruispunt bij de overweg Alfons Ariënsstraat/Sint Gerardusweg hier niet aan voldoen.

Voorgaande staat los van ambities, zoals de wens om de verblijfskwaliteit en de ruimte voor voetgangers te verhogen. De inrichting van de rijlopers van Stationsstraat en Wycker Brugstraat sluiten op zich prima aan op de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer, maar toch voldoet het totale profiel niet aan de kwaliteitswensen in een binnenstad ten aanzien van fietsen, lopen en verblijven. Deze plekken, wederom zonder volledig te zijn, zijn geel gemaakt in het onderstaande kaartje.



**2. Met name de kruisingen bij Duitsepoort / Heerderweg en de Sint Maartenslaan/Wilhelminasingel worden genoemd als onveilig. In het verleden waren beide plekken voorzien van verkeerslichten. Is in overweging genomen om de verkeerslichten terug te brengen op deze locaties?**

Bij de realisatie van Ceramique en met name het Sphinxlunet werden er destijds op het aanliggende kruispunt ten oosten van de overweg Duitsepoort verkeerslichten geplaatst. In de praktijk bleek dit niet goed te werken. De verkeersregeling bleek zeer inefficiënt te werken in combinatie met de overweg. De wachttijden waren hierdoor nog langer dan nu, wat ook weer leidde tot gevaarlijk verkeersgedrag. Daarom werden na verloop van tijd, ruim 10 jaar geleden, de verkeerslichten in overleg met de spoorbeheerder verwijderd. Hoewel technieken sterk verbeterd zijn sindsdien, denken we dat de combinatie overweg en verkeerslichten op deze plek niet tot de gewenste verbetering van de verkeersveiligheid leidt.

De verkeerslichten op het kruispunt Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan zijn meer dan 25 jaar geleden verwijderd. De exacte overwegingen destijds zijn ons niet bekend. Verkeerslichten op dit kruispunt hebben een aantal voordelen, maar ook nadelen. Voordelen zijn de mogelijkheid om het verkeer, bijvoorbeeld de lijnbussen, prioriteit te geven. Ook kan de snelheid van het verkeer worden afgeremd en wordt veiliger oversteken voor voetgangers en fietsers mogelijk.

Toch zijn we geen voorstander van het terugbrengen van de verkeerslichten. Een efficiënte regeling (met zo min mogelijk onnodig wachten) heeft een opstelstrook per (drukke) rijrichting nodig waardoor het oppervlak van het kruispunt groot zal blijven. De plek blijft daardoor erg verkeer gerelateerd, terwijl we in de stad steeds meer willen toewerken naar meer verblijfsruimte. Ook heeft een deel van de voetgangers en fietsers in de huidige situatie voorrang en ervaren ze op rustige momenten nauwelijks wachttijd, terwijl in de situatie met verkeerslichten er wel extra wachttijd ontstaat en voorrangsituaties verdwijnen. We denken met een kleiner heringericht kruispunt

ongeveer dezelfde verkeersveiligheidswinst te kunnen boeken, zonder de nadelen van een verkeerslicht op deze plek.

**3. Er wordt geopperd om de buslijnen voor een groot deel te verleggen van de Stationsstraat naar de Sint Maartenslaan (en voor een deel naar het Sphinxlunet), wat de intensiteit van het aantal bussen aldaar verhoogt van 52 naar 74 per uur. Vergroot dit niet nog meer de onveiligheid van het kruispunt Sint Maartenslaan/Wilhelminasingel? Wordt het probleem van het links afslaan van de bussen aan de kruising Stationsstraat/Wilhelminasingel hierdoor niet gewoon verplaatst naar het kruispunt Sint Maartenslaan/Wilhelminasingel en Sphinxlunet/Avenue Ceramique?**

Het klopt dat hierdoor beide kruispunten vanuit de Sint Maartenslaan en Sphinxlunet linksafslaande bussen te verwerken krijgen, terwijl dat nu niet het geval is. Dit leidt echter niet tot nieuwe problemen, zo is onze inschatting. Het kruispunt bij de Sint Maartenslaan heeft tijdens de bouwperiode van de fietsstalling bij het station alle bussen van en naar het busstation verwerkt, wat niet leidde tot grote verkeerskundige problemen op het kruispunt. We zorgen ervoor dat ook na de herinrichting de bussen vanuit de Sint Maartenslaan-Oost in alle richtingen het kruispunt op kunnen rijden. Het kruispunt bij het Sphinxlunet is in de huidige situatie ruim genoeg opgezet en heeft aparte opstelstroken waardoor de regeling efficiënt is te regelen en niet zal leiden tot opstoppingen.

Het verschil met deze kruispunten is met name dat een busvrije Stationsstraat ertoe leidt dat winst te boeken is op een belangrijke wandel- en fietsas tussen station en binnenstad, het gebruik van de middenberm kan worden geïntensiveerd en dat in de huidige situatie veel meer fiets- en voetgangersbewegingen worden gekruist op het kruispunt.

**4. Wat betekent het verleggen van de buslijnen vanuit/richting het zuiden naar het Sphinxlunet voor de bereikbaarheid van Centre Ceramique met het openbaar vervoer? Moet een nieuwe halte op de Avenue Ceramique richting station worden aangelegd omdat de huidige halte dan komt te vervallen?**

Als we ervoor kiezen om de busroutes te verleggen dan zal de huidige halte aan de Avenue Ceramique (de halte voor bussen richting station) naar het zuiden verplaatst moeten worden. De halte komt dan ongeveer te liggen tegenover de halte in de andere richting, wat gunstig is gezien vanuit de oriëntatie van de busreiziger. Er ligt al een goede oversteekvoorziening net ten zuiden van het Sphinxlunet. Het gevolg is wel dat voor een deel van de busreizigers langere loopafstanden en voor een ander deel weer kortere loopafstanden ontstaan. De loopafstand tussen de nieuwe halteplek en Centre Ceramique zal in beperkte mate toenemen ten opzichte van de huidige halteplek.

**5. Klopt het dat in alle nieuwe scenario's de verkeersdruk op de Bloemenweg zal gaan toenemen?**

Nee, niet in alle scenario's. We verwachten dat het verkeersvolume op de Bloemenweg met name toeneemt in de scenario's/varianten waarin de overweg Duitsepoort wordt afgesloten. Het verkeer van en naar Heugemerveld dat nu gebruik maakt van deze overweg zal opzoek gaan naar alternatieve routes. Een deel van dit verkeer zal de overweg bij de Alfons Ariënsstraat kiezen, de 'kleine overweg'. Hierdoor zal specifiek op het zuidelijke deel – nabij de overweg – de intensiteit toenemen. In relatieve zin is deze toename fors. De verwachting is dat het verkeersvolume in

absolute zin blijft passen bij een erftoegangsweg. Neemt niet weg dat we op dit punt goed moeten monitoren wat er gebeurt.

**6. Als “knijplossing” voor de Groene Loper wordt een stuk 30-kilometerzone genoemd tussen de Voltastraat en de Scharnerweg/Koningsplein. Klopt het dat er nu ook al een gedeelte een 30-kilometerzone is?**

Ja, op dit moment is een deel van de Groene Loper ter hoogte van de Frankenstraat uitsluitend in noordelijke richting al 30 km/u. De rijloper uitgevoerd in asfalt en met 50 km/u als maximum snelheid loopt in een knik richting de Frankenstraat door. In de praktijk rijden de meeste auto's echter rechtdoor in noordelijke richting via een beklinderd deel (zie foto).



**7. In hoeverre is er rekening mee gehouden dat in de (nabije) toekomst een beslissing moet worden genomen over het verleggen van de Franciscus Romanusweg i.h.k.v. de verbreding van de Maas?**

Beide ontwikkelingen conflicteren niet. We overwegen binnen de 1<sup>e</sup> stap van deze studie te investeren in het eerste deel van de Franciscus Romanusweg tussen de Wilhelminabrug en Sint Antoniuslaan. Die eventuele investering betreft een tweerichtingen fietspad aan de westzijde zodat we in een keer de t-kruising op de Wilhelminabrug goed kunnen inrichten.

Verder zijn er geen maatregelen voorzien binnen de 1<sup>e</sup> stap op de Franciscus Romanusweg. De verlegging van de Franciscus Romanusweg vormt een kans om in de toekomst de fietsvoorzieningen te verbeteren, bijvoorbeeld door het tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de weg door te trekken richting het noorden. De verlegde Franciscus Romanusweg kan vervolgens doorlopen naar de Avenue Borgharen in het Tregagebied.

**8. Er wordt geopperd om een tweerichtingsfietspad aan te leggen op de Wilhelminabrug. Betekent dit dat onderaan de Wilhelminabrug aan de zijde van de Gubbelstraat fietsers in de richting van de Gubbelstraat moeten gaan oversteken om aldaar weer aan de rechterkant van de weg te fietsen (en tegen het overige verkeer in)?**

Bij toepassing van een tweerichtingen fietspad zullen we goed moeten kijken naar de overgangen op de bestaande situaties. Nabij de Gubbelstraat zal inderdaad zo'n overgang komen. Zodra uw raad instemt met het raadsvoorstel zullen we in het vervolg de huidige schetsen uitwerken tot definitieve ontwerpen en hier in detail naar kijken. Voor nu denken we dat de situatie oplosbaar is, maar moeten we wel goed kijken naar de juiste fasering.

In de huidige situatie bestaat er een conflict tussen afslaande bussen en recht-doorgaande fietsers. In de toekomst, zodra de lijnbussen in beide richtingen over de Maasboulevard rijden (omklappen ov-as), wordt dit conflict groter. Je zou dit conflict kunnen verkleinen door realisatie van een tweerichtingen fietspad, waarbij op de overgang naar de Gubbelstraat fietsers de ruimte/mogelijkheid hebben om na het conflict met de bussen naar rechts te gaan. Er moet ook ruimte zijn voor fietsers om vanaf de brug rechtsaf te slaan richting de Maasboulevard. Daarom zou je ervoor kunnen kiezen voor een shared-space-inrichting. Een andere insteek is dat de fietsers al voor de vork naar rechts worden geleid. Beide oplossingen worden in ieder geval beter als de Gubbelstraat autoluwder wordt. Dat verkleint het aantal tegemoetkomende voertuigen. Dat zou tegelijkertijd met het omklappen van de OV-as kunnen worden gerealiseerd.

**9. *Hoe beïnvloeden deze plannen de toekomstige ambitie om de Tram Vlaanderen-Maastricht door te leggen naar het station? Zeker als er een herinrichting komt van het kruispunt Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan en als de buslijnen voor een groot deel verlegd worden naar de Sint Maartenslaan?***

De beoogde ingrepen in het raadsvoorstel zullen het doortrekken van de tram Maastricht-Hasselt niet moeilijker of makkelijker maken. We schatten in dat als sprake is van een tram via de Wilhelminabrug en Sint Maartenslaan het profiel (voor een deel) sowieso aangepast moet worden.

Nu al rekening houden met de komst van de tram, door bijvoorbeeld busbaan afmetingen mee te geven waarvan de tram gebruik kan maken, heeft in onze ogen weinig nut omdat het voor nu leidt tot suboptimale oplossingen, terwijl we niet weten op welk termijn dit speelt en niet weten welke aanpassingen nodig zijn aan bijvoorbeeld de Wilhelminabrug.

**10. *In hoeverre is de Sint Antoniuslaan meegenomen als alternatief voor een aantal buslijnen?***

Dit alternatief is niet meegenomen. In 2019 heeft de gemeenteraad besloten deze en andere busroute varianten niet mee te nemen.

## Vragen van D66

**11. Als de verkeersdruk op de Wilhelminasingel en/of Stationsstraat verminderd kan worden, is het dan mogelijk om de verkeerslichten op de kruising Wilhelminasingel / Stationsstraat weg te halen? M.a.w. is het dan nog wel zinvol om te investeren in een nieuwe regelautomaat?**

We verwachten dat het wenselijk blijft om het kruispunt met een verkeerslicht te regelen, al was het maar om lijnbussen wanneer nodig prioriteit te kunnen geven. Mocht de regelautomaat terwijl deze nog een substantiële levensduur heeft in de toekomst om wat voor reden dan toch overbodig worden, dan kan deze hergebruikt worden op een andere locatie. De mogelijke desinvestering blijft derhalve gering.

**12. Als er een knip in de Wilhelminasingel wordt gemaakt, is het nadelige effect daarvan vooral merkbaar op de Groene Loper. Is er ook onderzocht wat het effect zou zijn als er flankerende maatregelen zouden worden genomen? Bijvoorbeeld de Scharnertunnel afsluiten of de Groene Loper inrichten als zone 30? Zo ja, wat waren de uitkomsten hiervan?**

We zien op basis van berekeningen met het verkeersmodel waarbij we uitgaan van routewijzigingen bij een gelijkblijvend aantal autoverplaatsingen (dus zonder het effect van overstappen naar lopen of fietsen (verdwijnend verkeer)) het volgende:

- We zien geen toename van verkeer op de Groene Loper als we de Wilhelminasingel inrichten op 30 km/u.
- We zien een toename van verkeer op de Groene Loper als we de overweg Duitsepoort afsluiten voor gemotoriseerd verkeer (+1.200 mtv/etm).
- Als we de overweg Duitsepoort afsluiten en ook een knip leggen op de Wilhelminasingel ter hoogte van de Stationsstraat zien we een toename van verkeer op de Groene Loper (+2.700 mtv/etm).
- Als we de overweg Duitsepoort afsluiten en ook een knip leggen op de Wilhelminasingel ter hoogte van de Scharnertunnel (waarbij er wel uitwisseling mogelijk blijft met de Avenue Ceramique) zien we een toename van verkeer op de Groene Loper (+3.800 mtv/etm).
- Als we de overweg Duitsepoort afsluiten en tegelijkertijd de Wilhelminasingel en een deel van de Groene Loper inrichten op 30 km/u is het effect op de Groene Loper nihil te noemen. Zeker als je daarbij ook nog de mogelijkheid hebt om een langer deel van de Groene Loper op 30 km/u in te richten.

**13. Door de afsluiting van de Duitsepoort verwachten bewoners van de Avenue Ceramique een toename van het aantal auto's. Ik heb al aangegeven dat door maatregelen op de Wilhelminasingel de toestroom geremd zou moeten worden. Wat zou de verwachte toename zijn van het aantal voertuigen op de Avenue Ceramique, als enkel de overweg Duitse Poort wordt gesloten?**

De Avenue Ceramique verwerkt in de huidige situatie – afhankelijk van de precieze plek – ongeveer 11.000 tot 12.000 motovoertuigen per etmaal. We verwachten op basis van berekeningen met het verkeersmodel dat het aantal voertuigen op de Avenue Ceramique toeneemt op het deel noordelijk van het Sphinxlunet (+2.700 mvt/etm) en licht zal afnemen ten zuiden van het Sphinxlunet (-100

mvt/etm). Dit betreft een schatting op basis van routekeuze met een gelijkblijvend aantal autoverplaatsingen, dus zonder het effect van overstappen naar lopen of fietsen (verdwijnd verkeer).

**14. Hoeveel zou deze toename zijn als ook een 'zachte knip' wordt toegepast op de Wilhelminasingel?**

Deze specifieke variant is niet doorgerekend.

Als we kijken naar een variant waarbij uitsluitend een 'zachte knip' wordt toegepast op de Wilhelminasingel (en dus geen afsluiting van de overweg Duitsepoort) dan verwachten we op basis van berekeningen met het verkeersmodel dat het aantal voertuigen op de Avenue Ceramique afneemt met 2.400 mvt/etm op het deel noordelijk van het Sphinxlunet en 1.000 mvt/etm ten zuiden van het Sphinxlunet.

Als we kijken naar een variant waarbij een 'zachte knip' wordt toegepast op de Wilhelminasingel en de overweg Duitsepoort wordt gesloten, maar ook enkele aanvullende maatregelen in Heugemerveld zijn opgenomen dan verwachten we op basis van berekeningen met het verkeersmodel dat het aantal voertuigen op de Avenue Ceramique toeneemt met 1.600 mvt/etm op het deel noordelijk van het Sphinxlunet en 500 mvt/etm ten zuiden van het Sphinxlunet.

Het betreft in beide gevallen een schatting op basis van routekeuze met een gelijkblijvend aantal autoverplaatsingen, dus zonder het effect van overstappen naar lopen of fietsen (verdwijnd verkeer).

**Vragen PVM**

**15. Is er integraal gekeken naar wat de wijk Heugemerveld kan dragen qua verkeer? Doelend op de beoogde afsluiting overweg Duitse Poort en o.a. de uitbreiding en verplaatsing van de Lidl, naar de Don Bosco kerk en de toekomstige invulling in het huidige pand van de Lidl?**

Als we kijken naar de effecten van het afsluiten van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer dan worden die vooral veroorzaakt door gebiedseigen verkeer (zie ook het antwoord op vraag 5). De straten in Heugemerveld zijn in de huidige situatie – zonder uitzondering – erftoegangswegen met een daarbij passend verkeersvolume. Dat verkeersvolume blijft ook na ingrepen in de verkeersstructuur van de stationsomgeving passen bij de wegcategorie erftoegangsweg. Mocht de overweg Duitsepoort worden afgesloten dan zullen de verkeerseffecten goed gemonitord moeten worden zodat (mocht het noodzakelijk zijn) ingegrepen kan worden.

De effecten op de hoeveelheid verkeer als gevolg van de mogelijke verplaatsing van Lidl naar de Don Boscokerk zijn niet onderzocht omdat het plan daarvoor nog niet concreet genoeg is. Lidl studeert nu op verschillend scenario's, variërend in omvang, bouwmassa en functies. Als hier meer over bekend is, kunnen we kijken naar bijvoorbeeld de verkeersaantrekkende werking en parkeerbehoefte van het plan. Uiteraard zijn bij die analyse ook de (toekomstige) gevolgen van de Verkeersstudie Stationsomgeving relevant. Verder is het de bedoeling dat de bewoners straks mee aan tafel zitten bij de ontwikkeling van het plan. Het onderwerp verkeer zal dan zeker ook aan de orde komen. En er zal altijd een toets gedaan worden op het thema verkeer wanneer de hierbij benodigde omgevingsvergunning wordt aangevraagd. We zijn overigens in gesprek met de vertegenwoordiging van Lidl en bespreken met hen de effecten van het afsluiten van de overweg Duitsepoort.



**16. De afsluiting van de Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer heeft voor- en nadelen. Is het mogelijk hiervan een overzicht te geven? En hoe gevaarlijk is deze overgang eigenlijk?**

Om te beginnen bij de laatste vraag. In maart 2018 is de overweg Duitsepoort, op aangeven van spoorbeheerder ProRail, aangemeld bij de Rijksoverheid voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Deze aanvraag is gehonoreerd, waarna met een integrale probleemanalyse naar de spoor- en wegproblematiek in samenhang is begonnen. Alle 1.600 beveiligde overwegen in Nederland zijn op risico's beoordeeld. De overweg Duitsepoort staat in de top 100 qua hoogte van het risicoprofiel.

Op grond van deze integrale probleemanalyse zien we aanleiding om in te grijpen. Er is sprake van de volgende knelpunten:

- Kans op een slechte ontruiming aan zowel de oostzijde als de westzijde van de overweg.
- Lange dichtlijgtijden bij van station Maastricht naar het zuiden vertrekkende treinen.
- Slechte oversteekbaarheid op het kruispunt Sphinxlunet / Duitsepoort voor het verkeer vanaf de zijwegen Duitsepoort (noord en zuid).
- Veel roodlichtnegatie door zowel fietsverkeer als autoverkeer.
- Weinig ruimte en geen duidelijke plaats voor fietsers op het kruispunt Spinxlunet / Duitsepoort.

De voordelen van het sluiten van de overweg zijn:

- De aanliggende kruispunten worden rustiger en kunnen overzichtelijker en met meer ruimte voor lopen en fietsen worden ingericht.
- Er ontstaat voldoende opstelruimte voor voetgangers en fietsers bij de overweg, waardoor de wachtrij niet meer over de aanliggende kruispunten heen komt.
- De aanmeldtijd van treinen wordt korter, waardoor de treinen van station Maastricht niet meer uit stilstand, maar al rijdend zich aanmelden. Hierdoor wordt de tijd dat de overweg gesloten blijft fors ingekort. Hierdoor zal de roodlichtnegatie sterk afnemen.
- De doorgaande route via de Meerssenerweg en Sphinxlunet komt te vervallen. Hierdoor wordt doorgaand verkeer gedwongen een andere route te nemen. In combinatie met maatregelen op de Wilhelminasingel en Groene Loper worden automobilisten zoveel mogelijk verleid gebruik te maken van de Koning Willem Alexandertunnel. Dit draagt bij aan een autoluwere stationsomgeving en minder overlast.
- Minder verkeer nabij de overweg schept ruimte en mogelijkheden om buslijnen (in de toekomst) in twee richtingen via het Sphinxlunet en Duitsepoort/Colonel te rijden. Minder verkeer op de Meerssenerweg schept mogelijkheden voor de opwaardering van de oostelijke entree van het station.

De nadelen van het sluiten van de overweg zijn:

- De huidige overweg verbindt de buurten ten oosten en westen van het spoor. Als deze overweg voor het autoverkeer verdwijnt, betekent dat moet worden omgereden. Voor ritten over langere afstanden, zijn er diverse andere routemogelijkheden waardoor dit omrijden zeker in relatieve zin, zeer overzichtelijk is. De alternatieve routes lopen bijvoorbeeld via de Franciscus Romanusweg of Avenue Ceramique. Voor kortere ritten (bijvoorbeeld tussen Wyckerpoort en Heugemerveld) schatten we in dat het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer tot omrijdafstanden leidt van maximaal 1.500 meter. Qua rijtijd betekent dit maximaal 2 a 3 minuten extra reistijd. De alternatieve route loopt voor deze verplaatsingen via de Scharnertunnel of 'kleine overweg'.
- Naast rijtijd en afstand speelt met name bij bezoekers van winkels (en parkeergarages) ook de vindbaarheid en oriëntatie. Ook na het sluiten van de overweg Duitsepoort blijven winkels in de Stationsomgeving bereikbaar via het noorden (Franciscus Romanusweg), oosten (Scharnerweg)

en zuiden (Avenue Ceramique). Dit betekent dat de oriëntatie van bezoekers die niet op reguliere basis komen intact blijft. Voor bezoekers die gewend zijn gebruik te maken van de Duitsepoort zal het even wennen zijn om te rijden via een alternatieve route. Maar ook via die alternatieve route is de bezoeker al weer snel op bekend terrein. De parkeergarages in het stationsgebied staan overigens al in de huidige situatie aangeduid via de Franciscus Romanusweg of Avenue Ceramique.

- De overweg wordt ook gebruikt door een aantal specifieke doelgroepen. We zijn met de hulp- en nooddiensten in overleg en verwachten hier goede alternatieven voor te bieden. Ook rijden de treinvervangende bussen bij storingen of werkzaamheden via de Duitsepoort. We hebben voor hen een alternatieve route uitgetekend waarmee ze de stationsomgeving in- en uitrijden via de Franciscus Romanusweg. In de Scharnertunnel geldt een hoogtebeperking. Sommige van deze voertuigen gebruiken daarom de overweg Duitsepoort. Ook voor die doelgroep vormen de Franciscus Romanusweg of Avenue Ceramique een prima alternatief.
- Het afsluiten van de overweg Duitsepoort leidt naar verwachting tot meer verkeer via de 'kleine overweg' in het verlengde van de Alfons Ariënsstraat. De verkeerssituatie is ook bij deze overweg niet optimaal. De verkeersveiligheid op deze plek zal daarom ook nauwlettend gevolgd moeten worden als de overweg Duitsepoort wordt afgesloten.
- Verkeersstromen wijzigen als gevolg van het afsluiten van de overweg Duitsepoort. De verwachting is dat dit niet leidt tot problemen, maar op een aantal plekken neemt het verkeer toe. De verkeersstromen moeten worden gemonitord als de overweg Duitsepoort wordt afgesloten.