



Samenvatting

De gemeente neemt een viertal verkeersmaatregelen in de stationsomgeving. Een maatregelenpakket dat ons verder leidt naar een bereikbare, leefbare en klimaatneutrale stad.

De kruising Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug tot aan de Van Hasselkade, worden aangepakt om deze veiliger voor fietsers en voetgangers te maken. Ook worden de verkeerslichten op kruising Stationsstraat - Wilhelminasingel vervangen om de wachttijden voor voetgangers en fietsers te verkorten. Verder wordt geëxperimenteerd met het autoluw maken van de Wycker Brugstraat en omgeving. Tevens wordt ingezet op het gehele inrichting van de Groene Loper als een 30 km/u zone. Alvorens het besluit genomen kan worden om de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer al dan niet af te sluiten, voorafgaand door een pilot, moet er nog verdiepend onderzoek gedaan worden. Besluitvorming hierover zal daarom in een later stadium plaatsvinden maar heeft geen consequenties voor de uitvoering van de nu voorgestelde maatregelen.

Het college vraagt de gemeenteraad € 3,5 miljoen uit het meerjaren investeringsprogramma voor bovenstaande maatregelen ter beschikking te stellen.

Beslispunten

1. Inhoudelijk instemmen met het bijgevoegde raadsvoorstel.
2. De gemeenteraad te vragen om, voor de in het raadsvoorstel genoemde maatregelen, € 3,5 miljoen uit het meerjaren investeringsprogramma te voteren.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d.21 september 2021:

Conform.



1. Aanleiding

Tijdens de bouw van de ondergrondse fietsenstalling in de periode 2016 - 2017 was een gedeelte van de stationsomgeving afgesloten voor verkeer. Deze situatie duurde 1,5 jaar en hierbij ontstond er gaandeweg de vraag of dit na de bouwfase niet zo kon blijven bestaan. Er werd een motie ingediend op 7 juli 2017 door D66, GroenLinks, PvdA en SP. In deze motie werd gevraagd om zo snel als mogelijk de verkeerscirculatie rondom het station te onderzoeken. En om daarbij te streven naar een verbetering van de hele verkeersstructuur en het mogelijk vermijden van sluipverkeer en doorgaand verkeer waar dat niet gewenst is.

Parallel aan de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling is de Ambitienota 'Over het Spoor' in 2018 tot stand gekomen. De nota omvat een drietal strategische ambities voor het stationsgebied:

- 1) Van kopstation naar internationaal knooppunt: Met deze ambitie groeit Maastricht verder uit tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport. Er komen nieuwe of betere grensoverschrijdende verbindingen met Aken, Luik en Hasselt en met de verschillende campussen. Dit 'onbegrensde' Maastricht vormt een belangrijke schakel in de ontwikkeling tot een concurrerende stedelijke regio op landelijke, Europese en wereldschaal, met snelle en efficiënte (door)verbindingen met de Randstad en de regio Eindhoven en met Brussel, Keulen, Parijs en Londen.
- 2) Van barrière naar beleving: De historisch gegroeide barrière van anderhalve kilometer spoor is te doorbreken met nieuwe verbindingen, door de kwaliteit van de bestaande verbindingen te verhogen en door in het hele centraal stedelijke gebied prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Betere openbaar vervoerverbindingen verduurzamen het regionale en stedelijke mobiliteitssysteem. Het station en de directe omgeving transformeren daarbij in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek. Op die manier is de oversteek van het spoor een beleving voor voetgangers en fietsers.
- 3) Van achterkant naar (tweede) voorkant: Het station van Maastricht verdient na de ondertunneling van de snelweg aan de oostkant een tweede voorkant. De goede bereikbaarheid per spoor stimuleert op die manier een mix van wonen en werken, van actieve levendigheid en (kleinschalige) economische dynamiek. Dit wordt versterkt door goede verbindingen met de Groene Loper en de doorontwikkeling van een levendig centrum voor Maastricht-Oost. Dit biedt kansen om de werkgelegenheid, de veiligheid, de gezondheid, het onderwijs en de



sociaalmaatschappelijke status van bewoners van de buurten rond de Groene Loper een impuls te geven.

Op basis van de motie uit 2017 en de uitgangspunten benoemd in de Ambitienota “Over het Spoor” is gestart met het uitvoeren van het beoogde verkeerscirculatie onderzoek (verkeersonderzoek stationsomgeving).

2. Context

De Omgevingsvisie Maastricht 2040

In het najaar van 2020 is de omgevingsvisie Maastricht 2040 vastgesteld. In deze omgevingsvisie zit ook een visie op verkeer, de mobiliteitsvisie. Kernachtig samengevat: In Maastricht willen we slimmer en groener reizen. We staan stil bij hoe we dat doen via het ‘STOP’-principe. De letters staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Personenauto (liefst een elektrische). We prioriteren dan ook in die volgorde, meer ruimte voor de voetganger, de fiets, dan het openbaar vervoer en daarna pas de (liefst elektrische) auto. Met STOP kiezen we voor een onthaastende, gezonde en actieve manier om ons te verplaatsen. Een pad dat ons leidt naar een goed bereikbare, klimaatneutrale stad waar het prettig is om in te wonen, te werken en te recreëren.

Figuur 1: het STOP-principe





De toepassing van dit principe vindt zijn uitwerking in verschillende deelplannen. Het autoverkeer wordt verleid gebruik te maken van de Noorderbrug, de Kennedybrug en de Koning Willem Alexandertunnel om overlast in de woonwijken te verminderen. Het gebruik van de fiets wordt sterk gestimuleerd op basis van het actieplan Fietsen in Maastricht 2020 - 2025 en het actieplan Fietsparkeren Maastricht 2020 - 2025. Beide zijn in oktober 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. In het najaar van 2021 ligt er een parkeernota aan uw raad ter besluitvorming voor waarin het autoparkeren op afstand verder wordt vormgegeven. De Zero Emissie Stadslogistiek treedt per 2025 in werking en zal bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit. De openbare ruimte zal meer en meer worden ingevuld met meer groen en water om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. De binnenstad wordt aantrekkelijker om in te wonen en te verblijven waarin de voetganger en fietser centraal staan. Noodzakelijk bestemmingsverkeer met de auto blijft zeker mogelijk, ook voor mensen die zich niet met de fiets of te voet kunnen voortbewegen of voor de zorgverlener. Maar dat zal niet altijd meer de kortste route zijn. Tevens dient de kwaliteit van het openbaar vervoer goed te blijven. Al deze uitgangspunten zijn in dit verkeersonderzoek meegenomen.

Raadsbesluit 26-2-2019

Het uit te voeren onderzoek bleek echter niet zo eenvoudig. Ingrepen in de verkeersstructuur op de ene locatie leiden onvermijdelijk tot effecten op een andere locatie. Het onderzoek moest dan ook worden verdiept en uitgebreid qua grootte van het studiegebied. Op 26 februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten om hier verder verdiepend onderzoek naar te doen met daarbij de expliciete vraag om de effecten op andere plekken en kosten van een eventuele aanpassing van de verkeersstructuur in kaart te brengen. De verkeerseffecten als gevolg van een eventuele nieuwe structuur dienden nauwkeurig in beeld gebracht te worden om zo uiteindelijk een weloverwogen besluit te kunnen nemen. De scope van het onderzoek moest zodanig gekozen worden dat alle verkeerseffecten inzichtelijk werden tot waar ze relevant zijn.

Op basis van dit raadsbesluit is er opdracht gegeven tot een verdiepend onderzoek naar de effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving. Het onderzoek diende zich te focussen op:

- uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en Sphinxlunet
- het afsluiten van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast heeft de raad besloten dat de afsluiting in de Sint Antoniuslaan voor gemotoriseerd verkeer bestendig zou worden en af te zien van de onderzochte busroutevarianten 'Alle bussen via



Sint Maartenslaan' en 'Spreiden over Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet'.

Rijksbeleid verkeersveiligheid

Het thema verkeersveiligheid staat prominent op de agenda van de Rijksoverheid. In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Het doel van deze maatregel is een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden te bewerkstelligen. De minister heeft toegezegd om medio 2021 met een plan te komen. Met deze ontwikkeling in het achterhoofd, hebben we in het onderzoek verkend of het wenselijk is om op het volledige wegennet in de stationsomgeving een maximumsnelheid in te stellen van 30 kilometer per uur. Belangrijk daarbij is dat voor zo'n snelheidsverlaging een passende inrichting nodig is. Alleen door beide maatregelen te koppelen, zal het gemotoriseerd verkeer ook daadwerkelijk met de bedoelde snelheid door het gebied rijden.

3. Gewenste situatie

Toen het huidige monumentale stationsgebouw begin twintigste eeuw werd gebouwd, lag het aan de rand van de stad. Inmiddels ligt het station inclusief een groot emplacement midden in de stad. Ongeveer een derde deel van de inwoners en stedelijke voorzieningen van Maastricht liggen nu aan de oostzijde van het spoor.

Het gebied rondom de spoorzone kenmerkt zich door een rijke schakering aan uiteenlopende buurten, voorzieningen en functies. Zo bevinden zich wonen, winkels en horeca, onderwijs, kantoren, maar ook extensieve bedrijvigheid (zoals de treinwerkplaats, glasfabriek en Mosa) in een relatief kleine straal rondom het stationsgebouw. De stedelijke dynamiek aan de westzijde is groter dan aan de oostzijde, maar aan de oostzijde is er nog ruimte voor stedelijke ontwikkeling. De Groene Loper vormt de oostgrens van dit onderzoek en ligt op loopafstand van het station.

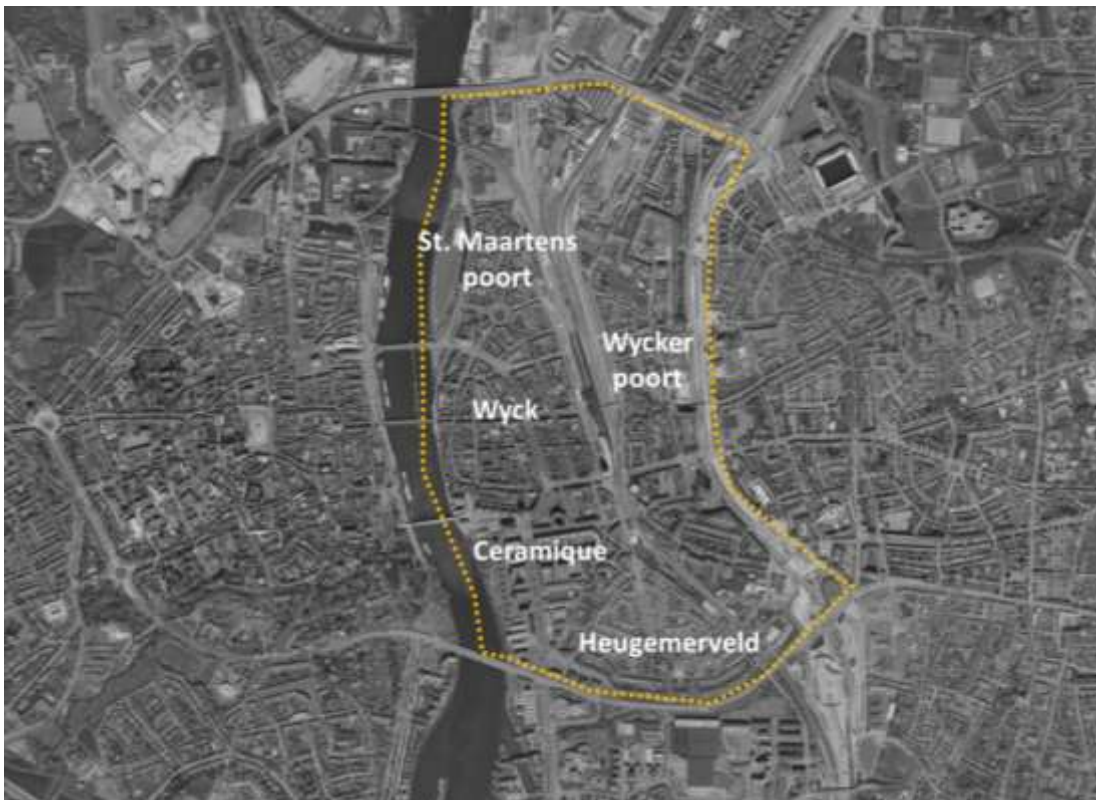
In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 wordt de stationsomgeving nadrukkelijk benoemd als een toekomstig dynamisch centrum. Het streven is namelijk om de dynamiek van het stadshart uit te breiden naar de stationsomgeving door de intensiteit en diversiteit aan functies daar te verhogen. De stationsomgeving leent zich ook daarvoor. Het heeft een optimale multimodale bereikbaarheid en aantrekkingskracht als knooppunt voor openbaar vervoer en functies met een (Eu)regionale betekenis. Het stationsgebouw krijgt meer publieksgerichte functies en de Stationsstraat kan zich ontwikkelen tot een levendige promenade en entree van de stad. Aan de oostzijde is het plan om het



stationsgebouw een volwaardige tweede entree te geven. Zo ontstaan er een aangenaam verblijfsklimaat voor wandelaars en fietsers en een goede aansluiting bij het 'hart' van de Groene Loper.

De stationsomgeving is daarmee een belangrijk gebied in Maastricht. Er komen veel stedelijke functies bij elkaar. Het treinstation biedt met treinverbindingen toegang naar Eindhoven en de Randstad, maar ook via Aken en Luik naar de rest van Europa. De stationsomgeving is voor veel bezoekers de entree tot de stad. Ondanks die dynamiek is het ook een stadsdeel waar mensen wonen in relatieve rust. Ook dat laatste moet zeker gekoesterd blijven, een balans tussen wonen, werken en bezoeken.

Het stationsgebied voor deze verkeersstudie is ruim gedefinieerd. Dat doen we met het oog op de samenhang van maatregelen en mogelijke effecten. Het bestaat uit de spoorzone, de buurten St. Maartenspoort, Wyck, Wyckerpoort, Céramique en Heugemerveld. In onderstaande figuur is het studiegebied geel omkaderd.



Op basis van de verkeersstudie, het participatietraject dat is doorlopen en de beschikbare financiën is toegewerkt naar een voorstel met 4 maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden.



Deze vier maatregelen dragen bij aan de genoemde doelstellingen voor dit stationsgebied. In een later stadium zullen weer vervolgstappen ter besluitvorming worden voorgelegd, zodat in stappen wordt toegewerkt naar een steeds autolouwer stationsgebied. Een uitgebreide toelichting op hetgeen onderzocht is en hoe daarin is gekomen tot deze 4 maatregelen kunt u terugvinden in het raadsvoorstel en bijlage 2 bij het raadsvoorstel, de technische rapportage. In de technische rapportage is ook de afsluiting van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer onderzocht. Deze vormt geen beslispunt in de raadsnota. Op dit moment is er nog geen budget voorzien vanuit het ministerie om een eventuele definitieve afsluiting van de Duitsepoort, na uitvoering van de pilot, te co financieren. Hierover dient nog besluitvorming plaats te vinden door het ministerie. Mede om die reden wordt het besluit om de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer al dan niet met een pilot proefondervindelijk af te sluiten, nog niet ter besluitvorming voorgelegd. Daarnaast zijn er inmiddels nieuwe ontwikkelingen zoals de komst van de campus en een mogelijke komst van de rechtbank op de Groene Loper. Ook de ontwikkeling van het Kardinaal van Rossumplein is volop gaande en DSM is voornemens haar hoofdkantoor op de Sint Maartenslaan te gaan vestigen. Deze nieuwe ontwikkelingen nopen tot een integrale analyse waarvan de resultaten worden meegenomen in de beoogde opzet van de pilot. Besluitvorming over deze pilot zal later aan u worden voorgelegd. De verwachting is dat dit na het zomerreces van 2022 ter besluitvorming zal voorkomen.

1 *Aanpak kruising Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel en Wilhelminabrug*

Het kruispunt Sint Maartenslaan –Wilhelminasingel staat al enkele jaren op de agenda om aan te pakken op basis van verkeersveiligheid. Het is een groot kruispunt en auto's en fietsers komen met hoge snelheid de brug af. Dat leidt regelmatig tot ongewenste situaties. Het kruispunt dient overzichtelijker te worden voor alle verkeersstromen, meer ruimte te bieden aan de fiets en de voetganger en de doorstroom van de bussen te garanderen.

Ook op de nabij gelegen T-kruising ter hoogte van de Franciscus Romanusweg hebben we ambities om de verkeersveiligheid te verbeteren. De verkeersveiligheid kan sterk vergroot worden door de afslaanende auto's te scheiden van recht doorgaande fietsers door de realisatie van een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de brug. Dit fietspad dient wel op een logische en veilige manier over te gaan in het bestaande stedelijk fietsnetwerk, waar in de regel aan de rechterzijde van de rijbaan wordt gefietst. Die overgang kan gemaakt worden nabij de Gubbelstraat - Van Hasselkade en op het kruispunt Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel.

Tegelijkertijd dient het openbaar vervoer zowel tijdens de bouw als na uitvoering hier goed blijven doorstromen om de hoogwaardige kwaliteit van het vervoer te kunnen blijven garanderen. Bijkomend



aspect is dat in de komende jaren, in het kader van groot onderhoud, de asfaltconstructie van de Wilhelminabrug vervangen dient te worden. De gemeente is hiervoor als wegbeheerder verantwoordelijk. Daarnaast is Rijkswaterstaat, als eigenaar van de brug, een project aan het voorbereiden om in het najaar van 2021 de grote voegovergang in de Wilhelminabrug te vervangen. Het bleek niet mogelijk beide onderhoudswerkzaamheden te combineren, maar het lijkt wel mogelijk om de gemeentelijke onderhoudswerkzaamheden te koppelen aan het deelproject in deze verkeersstudie Stationsomgeving, zodat alsnog kosten bespaard worden en overlast beperkt blijft.

Er zijn al eerste schetsontwerpen gemaakt, maar een dergelijk complexe ingreep vraagt nog een zorgvuldige verdieping en voorbereidingstraject. We stellen daarom voor om dit plan – in samenspraak met Arriva, Fietzersbond en omgeving – verder uit te werken. Hierbij gaan we de vraag beantwoorden of de hiervoor beschreven ontwerp oplossing met een tweerichtingenfietspad de beste oplossing is. Ook brengen we de kosten nauwkeuriger in kaart. De voorbereiding zal er op gericht zijn dat uitvoering kan plaatsvinden in 2023 of 2024.

2 *Vervanging verkeerslichten kruising Stationsstraat - Wilhelminasingel*

Op de kruising Stationsstraat - Wilhelminasingel is sprake van relatief lange wachttijden voor de voetganger en de fietsers. Ook is het niet altijd mogelijk om in één keer over te steken. Op korte termijn wordt de verkeersregelautomaat van de verkeerslichten vervangen omdat de levensduur van de huidige automaat is verstreken. Dit biedt de gelegenheid de verkeerslichten slimmer af te stellen, waarmee wordt getracht meer en langer groen te geven aan de fietsers en voetgangers. Dat verbetert de oversteekbaarheid voor deze actieve vervoerwijzen en draagt daarmee bij aan de doelstelling dat de binnenstad begint bij het station. Hierbij zal de prioriteit voor (vertraagde) bussen onveranderd blijven. Per saldo krijgt het overige gemotoriseerd verkeer de laagste prioriteit, waarbij we ook de snelheid van dat verkeer proberen terug te brengen. Deze maatregel zal in 2022 geëffectueerd zijn.

3 *Pilot verkeersluw maken Wycker Brugstraat en omgeving*

Tijdens het terrasseizoen van 2020 en 2021 zijn in de binnenstad vanwege corona diverse maatregelen getroffen om de anderhalvemetermaatregel te kunnen hanteren. De Wycker Brugstraat en de Rechtstraat zijn tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat er voldoende ruimte was voor terrassen en lopen en fietsen. Daarbij zijn allerlei positieve, maar ook negatieve zaken naar voren gekomen. Uit een enquête van Ondernemend Wyck is gebleken dat de meningen bij de ondernemers over het verloop hiervan in 2020 verdeeld waren. Dat geldt ook voor de bewoners in



deze twee straten en directe omgeving. In 2021 is gestart met het experiment ook de Rechtstraat al eerder op de dag af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

We stellen voor om samen met de belanghebbenden te bekijken wat er tijdens de coronamaatregelen goed is gegaan en wat er ook niet goed is gegaan. In samenspraak is het de doelstelling om te komen tot een pilot waarin een groot gedeelte van Wyck (waarin uiteraard zeker ook de Wycker Brugstraat en de Rechtstraat) autoluw gemaakt wordt. Tegelijkertijd moet er dan ook meer ruimte komen voor fietsparkeren en meer ruimte voor de voetganger en groen. Voorstel is om in de pilot het autoluwe gebied groter te maken dan in 2020 en 2021, kwalitatief beter af te sluiten, bijvoorbeeld door te werken met plantenbakken en beter hierover te communiceren. Hierbij wordt nadrukkelijk samen opgetrokken met de bewoners en ondernemers. Belangrijke aandachtspunten zijn bijvoorbeeld de tijdstippen en de dagen van de week die in aanmerking komen voor afsluiting, de grootte van het gebied, het draagvlak en de communicatie hierover. Samen worden de criteria vastgesteld om na afloop van de pilot te bepalen of deze geslaagd is of niet. Na de pilot zal samen bezien worden of de situatie geheel of gedeeltelijk definitief kan worden gemaakt.

Deze pilot in Wyck zal ook als voorbeeld dienen voor de aanpak van andere delen van de stad.

4 *Groene Loper inrichten als een 30 km/u zone*

Aan de Groene Loper worden momenteel 1.100 woningen gebouwd, men is gestart aan de noordzijde en aan de zuidzijde vindt eveneens nog bouw plaats (Le Sud). De nieuwbouwplannen zijn integraal onderdeel van de ondertunneling van de A2. In het verleden is dan ook altijd rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van deze woningen op de Groene Loper. De verwachting is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op dit moment nog zal verdubbelen in de komende jaren omdat de bouw nog volop bezig is en de woningen nu nog niet bewoond zijn.

Uit een uitgevoerde omgevingsenquête blijkt dat een groot aantal bewoners zorgen heeft over de (groeierende) verkeersdruk op de Groene Loper. Het gebied is kort na realisatie omarmd als aangenaam verblijfsgebied voor omwonenden. Dit signaal, maar bijvoorbeeld ook de geplande realisatie van een kindcentrum naast de Lourdeskerk direct aan de Groene Loper, hebben ertoe geleid dat in samenwerking met het Projectbureau A2 Maastricht wordt onderzocht of en hoe de rijbanen uitgevoerd in asfalt kunnen worden omgezet van 50 km/u naar 30 km/u. Het verlagen van de maximumsnelheid gebeurt bij voorkeur over de gehele lengte van de loper en met een daarbij passende inrichting, zodat ondanks de nog verwachte groei van het verkeer de 30 km/u ook wordt nageleefd.



De aanpassingen aan de Wilhelminasingel leiden volgens verkeersmodelberekeningen tot een groei van het autoverkeer op de Groene Loper. Gegeven de context van de alinea hierboven, is dit echter ongewenst. Daarom is verkend welke snelheidsremmende maatregelen op de Groene Loper mogelijk zouden zijn, zoals verhoogde plateaus. Deze maatregelen moeten de snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersstromen doen afnemen, de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verhogen en bijdragen aan het minder aantrekkelijk maken van de Groene Loper voor doorgaand autoverkeer dat via de tunnelbuis kan rijden.

De insteek is daarmee om de gehele Groene Loper tot een 30 km/u zone te maken en daarnaar in te richten. Voor het gedeelte van de Groene Loper ter hoogte van het geplande kindcentrum is daartoe een bedrag binnen deze financiële middelen gereserveerd (zie onder het kopje financiën). Er liggen wellicht goede kansen voor cofinanciering door het Rijk vanuit het strategisch plan verkeersveiligheid, die kansen worden verder onderzocht.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

In Maastricht willen we slimmer en groener reizen. We staan stil bij hoe we dat doen via het 'STOP'-principe. De letters staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Personenauto (liefst een elektrische). Met STOP kiezen we voor een onthaastende, gezonde en actieve manier om ons te verplaatsen. Een pad dat ons leidt naar een goed bereikbare, klimaatneutrale stad waar het prettig is om in te wonen, te werken en te recreëren. De voorgestelde maatregelen in deze nota dragen hieraan bij.

5. Effect op de openbare ruimte

Het effect op de openbare ruimte is zeker aan de orde. Bij de verdere uitwerking zullen door middel van de daartoe bedoelde overlegorganen hierover afspraken worden gemaakt. Uitgangspunt is budgetneutraal.

6. Personeel en organisatie

Werkzaamheden worden opgenomen in de jaarplannen van de verschillende afdelingen. Er is geen extra inzet benodigd.

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

N.v.t.



8. Financiën

Het voteren van de benodigde 3,5 miljoen is aan de gemeenteraad. Hiervoor is bijgevoegd raadsvoorstel toegevoegd.

9. Aanbestedingen

Conform de daarvoor binnen de gemeente opgestelde aanbestedingsregels.

10. Participatie tot heden

Zoals aangegeven in de raadsinformatiebrief van 1-2-2021 is er, mede door corona, vertraging in de uitvoering van het verkeersonderzoek opgelopen. De beoogde besluitvorming in de raad in het najaar van 2020 was daarmee niet haalbaar en is verschoven naar het derde kwartaal van 2021.

De laatste fysieke bijeenkomst voor belangstellenden, is gehouden op 16 januari 2020, nog net voor de uitbraak van de corona pandemie. Deze avond was goed bezocht, maar tegelijkertijd waren er ook nog vele vragen. Daarnaast is aangegeven de vervolgpaticipatie op meerdere locaties in de wijken te organiseren.

Omdat fysieke participatie als gevolg van de voortdurende corona pandemie (in mei-juni van dit jaar) nog steeds niet mogelijk bleek, is gezocht naar alternatieven. Er zijn filmpjes en een animatie gemaakt die online zijn geplaatst. De gestelde vragen op de laatste informatieavond van 16 januari 2020 (en ook later binnengekomen vragen), zijn voorzien van antwoorden en eveneens online geplaatst. De raadsleden hebben tweemaal kunnen deelnemen aan een collegepresentatie, op 31 maart 2021 een algemene sessie en op 28 april 2021 een verdiepende sessie. De algemene presentatie is achteraf ingesproken en eveneens online gezet. Tevens hebben betrokken ambtenaren dit jaar op 19 mei op Plein 1992, op 26 mei bij de Don Bosco kerk en op 27 mei bij de Lourdeskerk zo'n 40 mensen op afspraak ontvangen (30 minuten per tweetal) om vragen te beantwoorden en de plannen toe te lichten.

Mensen hebben daarnaast vragen kunnen stellen per mail of telefoon. Ook zijn er op verzoek enkele digitale overleggen geweest of wandelingen in beperkte aantallen door de buurt gemaakt.

11. Voorstel

1. Inhoudelijk instemmen met het bijgevoegde raadsvoorstel.
2. De gemeenteraad te vragen om, voor de in het raadsvoorstel genoemde maatregelen, € 3,5 miljoen uit het meerjaren investeringsprogramma te voteren.



12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Indien uw college positief besluit op de gedane voorstellen, wordt het bijgevoegd raadsvoorstel aan de gemeenteraad voorgelegd. Na een positief besluit van de gemeenteraad, zullen de voorstellen samen met de belanghebbenden verder uitgewerkt en afgestemd worden.

Om te komen tot besluitvorming voor het al dan niet afsluiten van de Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer, voorafgaand door een pilot, moet er nog verdiepend onderzoek worden gedaan. De verwachting is dat dit na het zomerreces van 2022 ter besluitvorming zal voorkomen.

Het voorstel zoals in deze nota genoemd is een volgende stap in een integrale aanpak van de gehele stationsomgeving. De aanpak van de stationsomgeving is dermate complex en kostbaar dat er in stapjes naar het einddoel moet worden gewerkt. Daarnaast spelen er meerdere belangen en heeft de gemeente ook te maken met haar partners binnen Stad en Spoor (Arriva, NS, ProRail, Provincie, Zuid-Limburg Bereikbaar en het ministerie) waarmee zaken moeten worden afgestemd. De beoogde visie vanuit Stad en Spoor zal de komende jaren verder worden voortgezet en tot nieuwe uitvoeringsstappen en besluitvorming leiden.