

## **Overzicht met reacties op Ontwerp-Ambitienota 'Over het Spoor'**

Versie: 21 november 2018

### **Inleiding**

In de periode voorjaar 2017 en zomer 2018 is de studie Stad en Spoor Maastricht verricht. De studie is een samenwerking van gemeente Maastricht, provincie Limburg, NS, ProRail, Maastricht Bereikbaar en Projectbureau A2. Het concrete resultaat van deze samenwerking in een Regiegroep is de Ontwerp-Ambitienota 'Over het Spoor' die de gezamenlijke ambities ten aanzien van de spoorzone in Maastricht beschrijft.

Er is met projectpartners en specialisten gewerkt aan het formuleren van ambities, er zijn verdiepende onderzoeken uitgevoerd en er is een ontwerpproces doorlopen. Daarnaast is een intensief participatietraject doorlopen waarbij zoveel mogelijk doelgroepen (bewoners, ondernemers, instellingen en eindgebruikers zoals treinreizigers) zijn betrokken. Dit heeft geleid tot meer dan 400 soms korte, soms intensieve gesprekken. Hierbij zijn ideeën, wensen en behoeftes opgehaald en is gereageerd op tussenproducten. Zo is getracht te komen tot één gedragen ambitiedocument. Meer over het participatieproces is terug te vinden in het verslag van Pantopicon.

In juli 2018 is de ontwerp-ambitienota gepubliceerd. Daarna is iedereen in de gelegenheid gesteld om te reageren op de nota en de bijlagerapporten. De deelnemers van de co-creatie zijn via een e-mail op de hoogte gebracht en hebben het document en de bijlagen kunnen downloaden. Andere belangstellenden zijn door middel van diverse berichten op internet (o.a. Facebook) gewezen op publicatie van de ontwerp-ambitienota. Op woensdagavond 26 september 2018 werd de ontwerp-ambitienota "Over het Spoor" gepresenteerd aan belangstellenden. Aan de hand van een voordracht en een panelgesprek is de nota bediscussieerd.

Alle reacties die na publicatie in juli 2018 zijn ontvangen zijn niet meegenomen in het verslag van Pantopicon en daarom in dit document, de reactienota, verzameld. Per reactie is ook een antwoord gegeven namens de projectpartners Stad en Spoor. Het college van B&W en de gemeenteraad kunnen zo kennis van nemen van de binnengekomen reacties.

Om te beginnen is tijdens de presentatieavond op 26 september 2018 toegezegd om terug te komen op twee specifieke thema's.

Reactienummer: 1

Datum: 26-09-2018

**Reactie tijdens presentatieavond ambitienota:**

Meerdere vragen en opmerkingen vanuit de aanwezigen gingen over waarom ondertunneling van de spoorbundel niet tot de ambities in de nota behoort?

**Antwoord:**

In de Ambitienota wordt ondertunneling van de spoorbundel niet geambieerd. Hiertoe is expliciet gekozen, omdat wordt ingeschat dat ondertunneling uiteindelijk onhaalbaar is. De belangrijkste argumenten hiertoe zijn (zie ook pagina 47 in de Ontwerp-Ambitienota):

- Het verdiepen van de spoorbundel (inclusief perrons) vraagt inclusief de hellingen die nodig zijn voor het overbruggen van het hoogteverschil om een tunnelbak van ruim twee kilometer lang. Mogelijk nog langer als ook rekening moet worden gehouden met aanwezige wisselcomplexen, bogen, overwegen, etc.
- Voorbeelden in Nederland waar een doorgaande spoorbundel, inclusief perrons, onder de grond zijn gebracht zijn Best (2002) en Delft (2015). De kosten bedroegen in Best Euro 364 miljoen en in Delft (inclusief gebiedsontwikkeling) Euro 1 miljard.
- Ten opzichte van deze voorbeelden zijn er in Maastricht enkele factoren die kostenverhogend zullen uitwerken. Dit zijn het grote aantal (kop-)sporen, het emplacement, het talud van het goederenspoor naar Lanaken en de onderhoudswerkplaats van NS. Daarom is ingeschat dat het bij de aanleg gaat het om een bedrag van zeker Euro 1 à 2 miljard, afhankelijk van de precieze variant. Dit is een investering die gemeente Maastricht niet alleen kan dragen.
- De gehele spoorbundel in Maastricht inclusief rijdende treinen en emplacement voldoet aan de geldende wetgeving en normen zoals voor geluid en externe veiligheid. Daar waar nodig zijn door ProRail mitigerende maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van isolatie.
- Dit leidt ertoe dat ondertunneling van het spoor in Maastricht niet voor komt op een urgentie of prioriteitenlijst van het Rijk. Het Rijk zal de overlast altijd refereren aan de geldende normen.
- Het vergelijk met de A2 in Maastricht gaat niet op. Bij de A2 was er namelijk wel erkenning (al vanaf jaren tachtig) voor een meervoudig probleem (bereikbaarheid, doorstroming, verkeerveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en barrièrewerking). Hoewel vanuit Maastricht bezien het om een urgent probleem ging, heeft het tot 2006 (25 jaar lang) geduurd voordat concreet een aanpak tot stand kwam.
- Ook de vergelijking met andere projecten in Nederland zoals de spoorzone in Delft gaat qua vergelijk niet op. Een belangrijke overeenkomst tussen alle gerealiseerde spoortunnelprojecten is een grote groei aan reizigers op de corridor waarlangs de tunnel liggen. Zo zijn de spoortunnels in Delft, Best, maar ook Rotterdam Blaak, Abcoude en Rijswijk onderdeel van spoortrajecten waar de spoorcapaciteit werd uitgebreid. In Maastricht zal naar verwachting sprake zijn van reizigersgroei, maar niet in die omvang dat uitbreiding van sporen noodzakelijk is.
- Tegenover de hoge kosten van de tunnel in Delft staan ook opbrengsten uit te ontwikkelen vastgoed op de vrij gekomen grond. De spoorzone in Maastricht kent niet de vraag of urgentie tot vastgoedontwikkeling. Het verdienmodel via vastgoed ontbreekt hierdoor. Het geeft bovendien te denken dat zelfs voor het plan aan de Amsterdamse Zuid-as om de sporen samen met de A10 te ondertunnelen geen business case rondgekomen.
- Tot slot zijn er goede opties om de barrière die de spoorzone vormt op een andere manier te slechten.

Reactienummer: 2

Datum: 26-09-2018

**Reactie tijdens presentatieavond ambitienota:**

Zijn alle voordelen zoals de effecten op gebied van geluid, externe veiligheid maar ook vrijkomen van asbest meegenomen?

**Antwoord:**

Ja, dergelijke aspecten zijn in beeld gebracht en meegenomen.

In de rapportage “Op het spoor van de gezonde stad Maastricht” is door drie partijen (Universiteit Maastricht, GGD Zuid Limburg en adviesbureau Lievense) een integraal gezondheidsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de ambitienota “Stad en Spoor Maastricht”.

In het onderzoek zijn de resultaten van de inventarisatie van de gezondheidsbevorderende en gezondheidsbeschermende indicatoren gerapporteerd en zijn – op basis van deze inzichten – globale aanbevelingen geformuleerd om de gezondheid in het gebied te verbeteren. Hierbij is ‘out of the box’ te werk gegaan, zonder al te veel rekening te houden met maatschappelijke, politieke en economische randvoorwaarden.

Er is een brede benadering gehanteerd met oog van gezondheidbevorderende indicatoren zoals voeding, lopen en fietsen, sociale veiligheid, openbaar vervoer, sport, spel en recreatie, voorzieningen en groen. Daarnaast is een inventarisatie gedaan naar gezondheidsbeschermende indicatoren zoals geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, wateroverlast, hittestress en windhinder.

Met betrekking tot treinverkeer zijn geluid en externe veiligheid twee bepalende thema’s. In de rapportage is onderscheid gemaakt naar rijdende treinen en het gebruik van het emplacement. Er zijn wettelijke beperkingen gesteld aan de hoeveelheid geluid door treinen, vastgelegd in geluidsproductieplafonds bij doorgaande treinen en in een vergunning in het kader wet milieubeheer voor het rangeerterrein. Diverse woningen in de nabijheid van het emplacement zijn voorzien van geluidwerende gevelvoorzieningen voorzien op grond van voornoemde vergunning.

Ook wat betreft externe veiligheid zijn er wettelijke normen. Ook hier wordt onderscheid gemaakt naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over het doorgaande spoor (Eijsden - Sittard) of de behandeling op het spoorwegemplacement Maastricht. Daarnaast dient externe veiligheid dient inzichtelijk te worden gemaakt met de bepaling van het Groepsrisico (GR) en het Plaatsgebonden risico (PR).

In een volgende fase van Stad en Spoor zullen de bevindingen uit deze analyse worden mee genomen in de uitwerking van de ambities, hierbij wordt een zo groot mogelijke gezondheidswinst zowel op het gebied van gezondheidbevorderende als gezondheidsbeschermende indicatoren nagestreefd.

Tot slot zit volgens onze informatie geen asbest in de remsystemen van het treinmaterieel verwerkt, evenmin in de treinstellen zelf (isolatie van wanden). In het verleden is in treinstellen uit de jaren zestig bij elektrische apparatuur wel asbest als draadisolatie verwerkt. Dit materieel wordt echter niet meer ingezet.

Hieronder treft u een overzicht van de ontvangen reacties inclusief antwoord.

Reactienummer: 3

Datum: 26-09-2018

**E-mail:**

"Beste,

Ik ben vanavond bij de presentatie geweest van het Ambitiedocument Stad en Spoor Maastricht. Ben nog niet in staat geweest om het gehele document door te nemen. Maar de componenten die ik in het stuk mis zijn:

- wat kunnen we leren van de oplossingen in soortgelijke steden in binnen-/buitenland. Vanavond werden oplossingen genoemd in andere steden die door anderen weer als niet vergelijkbaar werden genoemd. Steden en uitdagingen zullen nooit geheel overeenkomen maar we kunnen er wel van leren.

T.a.v. financiering, uitdagingen, oplossingen, e.d.

- De stad Maastricht wil de stad vergroenen. Hoe kunnen we dit grote gebied vergroenen al dan niet bij een tunnel oplossing

- Gedeeltelijke ondertunneling kan ook een optie zijn. Of fasegewijs ondertunnelen. Een fase 1 tunnel vanaf de Duitse spoor tot aan station zou al voor een groot deel het verbindingsvraagstuk oplossen.

- Internationaal reizen er op dit moment 1.500 personen per dag. Het kip en ei verhaal. Wanneer er betere verbindingen worden gemaakt. Zal dit aantal zeker stijgen. Ook gezien het feit dat overheden, treinmaatschappijen en vliegtuigmaatschappijen korte vliegverbindingen willen vervangen door snelle treinverbindingen.

Veel succes met de verdere ontwikkeling en hopelijk snelle uitvoering van de ambities."

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie en uw aanwezigheid bij de presentatieavond.

U merkt terecht op dat het interessant is om de Maastrichtse casus te spiegelen aan voorbeelden en oplossingen elders. We hebben de afgelopen maanden regelmatig op verschillende manieren onze ideeën en ambities gereflecteerd. Zo hebben we het stationsproject in Groningen bestudeerd waar diverse parallellen te trekken zijn op het gebied van gebiedsontwikkeling, historisch stationsgebouw, perifere ligging in Nederland. Bureau Pantopicon heeft bij diverse sessies met belangstellenden internationale sfeer/voorbeelden gebruikt van uiteenlopende stations en stationsontwikkelingen. Ook hebben we de kennis vergaard door samen te werken met de Spoorbouwmeester, NS en ProRail. Deze organisaties hebben zeer veel ervaring opgedaan bij de zogenaamde sleutelprojecten (verbouwing van Amsterdam, Rotterdam, Arnhem, Breda, Utrecht), maar ook van stationsprojecten Tilburg, Eindhoven en Zwolle. Tot slot is het nuttig geweest om kennis te nemen van de projecten en plannen in de regio (bijvoorbeeld Heerlen, Roermond en Aachen).

Onze hoofdconclusies hierbij zijn:

- Besteed voldoende aandacht aan de formulering van je ambities en doelen, alvorens te denken in oplossingen.
- Werk goed aan een coalitie van projectpartners, te beginnen in de regio. Overtuig vervolgens andere partijen met een goed plan.
- Goed uitgevoerde stationsprojecten geven een enorme kwaliteitsimpuls aan de stationsomgeving zo leren gerealiseerde voorbeelden als de Spoorzone Tilburg, Breda en Rotterdam Centraal (zowel centrum- als Provenierszijde).

Vergroenen is vanwege thema's als gezondheid en klimaatadaptatie een stadsbreed thema. Daarom werkt de gemeente aan een Groenstructuurplan: een strategisch beleidsdocument met een lange termijn ambitie op het gebied van groen, natuur en landschap, klimaatadaptatie en ecologie. Het Groenstructuurplan is tevens een bouwsteen voor de Omgevingsvisie: de strategische langetermijnvisie van de fysieke leefomgeving richting 2040. Tijdens de gesprekken met omwonenden en reizigers was vergroenen een terugkerend thema. Er is behoefte aan meer groen in directe nabijheid van het station, maar ook in de wijken. In het verslag van de cocreatie door bureau Pantopicon is dit uitgewerkt in het toekomstbeeld 'Groengarde'. Dit is vervolgens via het concept 'Groene Uitlopers' (een term die is bedacht door een omwonende) uitgewerkt. In de nota zijn verschillende Groene Uitlopers via Voltastraat, Frankenstraat, Scharnerweg en ook naar de Maastricht Health Campus geschetst. In een volgende fase – zoals voorgesteld aan de gemeenteraad – zal dit concept in samenhang met andere maatschappelijke thema's moeten worden geconcretiseerd. Ook zal bij de inrichting van het voorplein aan de westzijde van het station een groenplan worden gemaakt.

Gedeeltelijk of gefaseerd ondertunnelen is ons inziens geen reële optie. Hierbij gelden dezelfde argumenten als volledige ondertunneling van de spoorbundel. Vanwege de lange noodzakelijke hellingen wordt ook gedeeltelijk ondertunnelen tussen Duitse Poort en Stationsgebouw een gigantisch project, met financiële consequenties van dien. Ook het gedeeltelijk ondertunnelen in de dwarsrichting is geen haalbare kaart. Bij een dergelijke aanpak zullen weliswaar kortere spoor kruisende bruggen en/of tunnels nodig zijn. Alleen wegen voordelen hiervan (ook in kosten) niet op tegen de kosten van het gedeeltelijk ondertunnelen. Ook is de vraag of daarmee de ervaren overlast van treinverkeer substantieel daalt.

U merkt terecht op dat sprake is van een kip-ei-situatie met betrekking tot internationaal treinvervoer. In dat opzicht denken wij dat de komst van de drielandentrein een goede stap in de richting is. We hopen dat dit soort netwerkverbeteringen in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van het station leiden tot een vliegwieleffect waarmee in stappen het aantal reizigers verder groeit. Waarbij een IC-verbinding met Brussel uiteindelijk tot de ambitie hoort (zie ook paragraaf 4.8 in de Ambitienota).

Reactienummer: 4

Datum: 07-10-2018

**E-mail:**

"Naar aanleiding van de presentatie en bespreking van de ontwerp-ambitienota "Over het Spoor" op 26 september sturen wij jullie hierbij nog een aantal opmerkingen van onze zijde. Helaas heb ik deze tijdens de bijeenkomst niet aan bod kunnen brengen, maar ik heb met name het idee van de geluidswal na afloop nog even met M. van Merwijk van de gemeente Maastricht besproken.

Wij wonen op de Heerderweg 40 in Wyckerpoort Zuid, tussen de Heerderweg en het Gerarduspad. Onze achteruitgang bevindt zich dus aan het Gerarduspad en daarmee ook aan het spoor. Wij ervaren, zeker met de komst van Arriva, dat het treinverkeer is toegenomen. Ook het aantal goederentreinen en overkomende vliegtuigen neemt steeds meer toe. Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk dat het de verwachting/ambitie is dat dit in de toekomst alleen nog maar verder toe neemt. Wij ervaren hierdoor steeds meer geluidsoverlast, hetgeen ten koste gaat van ons wooncomfort.

Hieronder de specifieke aandachtspunten die wij jullie mee willen geven:

Allereerst merken wij dat niet alle treinen/sporen evenveel lawaai maken. Op een specifiek stuk van het achterste spoor (vanuit de Heerderweg gezien), precies achter ons huis, maken de treinen in beide richtingen een extra hard schurend geluid, terwijl treinen op het voorste spoor

veel meer voorbij “rollen”. Ons inziens ligt dit niet aan een bocht, wissel of remmen. Graag zouden wij samen met jullie en ProRail kijken wat hier aan de hand is en of dat op de korte termijn al verholpen kan worden.

Ten tweede is ons opgevallen dat als wij met de trein door Nederland reizen in andere steden, zeker in het centrum en dicht langs huizen, geluidswallen geplaatst zijn. Onze belangrijkste opmerking m.b.t. de ontwerp-ambitienota “Over het Spoor” is dan ook het daar in opnemen van het idee om daar waar noodzakelijk/gewenst te voorzien in het plaatsen van een in het landschap passende geluidswal.

Ten derde willen wij er toch voor pleiten dat met name het aantal Arriva treinen tussen station Maastricht en Maastricht Randwijck sterk verminderd kan worden. Buiten de spitsuren zijn veel treinen leeg.

Verder zouden wij ook graag aandacht vragen voor het feit dat auto’s veel te hard door de Heerderweg rijden. De huidige toegestane snelheid is 30 km/uur, maar ligt regelmatig boven de 50 km/uur, wat eveneens geluidsoverlast en onveiligheid veroorzaakt. Dit sluit aan bij de onveiligheid van de verkeerssituatie rond de overgang bij de Duitse Poort en de Meerssenerweg/Heerderweg/Gerardusweg als doorgaande route.

Tot slot wordt de groenvoorziening langs het Gerarduspad ernstig verwaarloosd en gebruikt als afvaldumpplaats, hondenuitlaatgebied en hangplek. In het kader van de stadsontwikkeling en de groene loper zouden wij er aandacht voor willen vragen om er voor te zorgen dat ook dit een klein Groen uitloperkje wordt, waaraan wij graag zelf bijdragen, of om het Gerarduspad eventueel als doorgaande route af te sluiten.

Tot zo ver onze opmerkingen t.b.v. de ontwerp-ambitienota “Over het Spoor”. Wij hopen uiteraard dat hier iets mee gedaan kan worden en zijn benieuwd naar een eerste reactie, ook wij zullen ons betrokken opstellen bij het vervolg. De gehele ontwikkeling als zodanig ervaren wij als erg positief, waarbij we natuurlijk hopen dat we hierin samen ook verbeteringen t.b.v. de leefomgeving rond het Gerarduspad en de Heerderweg tot stand kunnen brengen."

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie en uw aanwezigheid bij de presentatieavond.

Het klopt dat het aantal treinen op het baanvak tussen station Maastricht en station Maastricht Randwyck is gestegen sinds de komst van Arriva, want sindsdien rijden ook de sneltreinen tussen Heerlen en Maastricht door naar Randwyck omdat daar veel opleidingsplekken en werkgelegenheid aanwezig zijn. Het gaat om 2 treinen per richting per uur extra in vergelijking tot de tijd van Veolia.

Er zijn veel treinreizigers die baat hebben bij deze treinverbinding. Ook overdag tussen de ochtend- en avondspits als de meeste forenzen op hun werk zijn. Het behoudt van de frequenties (aantal treinen per uur) is een belangrijk kwaliteitsaspect en voorkomt langere wachttijden en zorgt voor goede aansluiting op andere treinen en de bussen.

Naar de toekomst toe wordt inderdaad een groei van het aantal treinreizigers geambieerd. Dit is niet zozeer een doel op zich, maar het gevolg van een steeds beter functionerende (Eu-) regionale arbeidsmarkt en een betere connectie van Maastricht met Europa. Twee doelen die we in de Ambitienota nastreven. Op korte en middellange termijn betekent dit echter hoogstwaarschijnlijk geen groei van het aantal treinen. Dit omdat de huidige sneltreinen van Arriva – zo is de insteek van Arriva – op korte termijn gaan doorrijden naar Luik. Het zijn dus geen extra treinen. Daarnaast is er de huidige stoptrein naar Luik, waarvan het afhankelijk van de NMBS is of die blijft rijden naast de Arriva treinen of komt te vervallen. Het treinpad wat

daarmee vrij komt kan in de toekomst eventueel ingezet worden voor een andere ambitie; een IC-verbinding naar Luik en Brussel. Ook hierbij is dus, zo is onze inschatting, geen sprake van extra treinen ten opzichte van de huidige situatie. Het daadwerkelijke aantal treinen op termijn is afhankelijk van de betrokken spoorvervoerders en netbeheerders.

Op dit moment rijden er meer goederentreinen door Maastricht dan enkele jaren geleden. Dit heeft ondermeer te maken met de tijdelijke omleidingen als gevolg van werkzaamheden in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute. Het aantal goederentreinen is overigens gelimiteerd op grond van capaciteit en veiligheid.

De GGD, Universiteit Maastricht en adviesbureau Lievense hebben een rapport opgesteld over gezondheid in het kader van stad en spoor. Hierin zijn gezondheidsbeschermende en gezondheidbevorderende aspecten onderzocht. De kennis en conclusies uit dit rapport zullen worden meegenomen in een volgende fase – zo is voorgesteld aan de gemeenteraad – en worden gebruikt bij de invulling en ontwerpen van de spoorzone. Onderdeel van de gezondheidsbeschermende aspecten is de geluidbelasting van het treinverkeer.

U schetst een specifiek geval van geluidoverlast dat inmiddels ook is voorgelegd aan spoorbeheerder ProRail. ProRail geeft aan dat: “Er zijn verder geen klachten gekomen uit de buurt over dit type geluidhinder en er staan ook geen onderhoud werkzaamheden in de agenda voorlopig.” Verder geeft ProRail aan: “Een boog (zoals bij een wissel of bij een afbuigend spoor) veroorzaakt altijd geluid. Dit heeft te maken met hoe een trein op de rails rijdt. De wielen van een trein vallen aan de buitenzijde om de spoorrails heen. Op het moment dat het spoor een bocht maakt, komt één van de buitenzijden van de wielen tegen de rails aan. Dit wringen van de rechte wielen van de trein over de gebogen spoorstaaf veroorzaakt het snerpende geluid van metaal op metaal dat u hoort. De hoeveelheid booggeluid is afhankelijk van verschillende factoren, zoals weersomstandigheden en het type trein. Het is helaas onmogelijk om al deze factoren te beïnvloeden en om booggeluid te voorkomen. Via het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG): gaat er de komende jaren een plan van aanpak gemaakt worden tegen geluidhinder: <https://www.prorail.nl/meerjarenprogramma-geluidsanering>.”

De Ambitienota is vandaag geen oplossing voor het probleem dat u schetst qua autoverkeer op de Heerderweg. In de Ambitienota staat wel de ambitie dat de stationsomgeving meer autoluw wordt. Hierbij wordt gekeken naar de functie en inrichting van de Meerssenerweg, de kruispunten bij de overweg Duitse Poort. Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld om in een volgende fase deze structuurwijzigingen uit te werken. Hierbij zal het effect op omliggende straten meegenomen worden.

Tot slot meldt u dat de groenvoorziening langs het Gerarduspad ernstig wordt verwaarloosd en doet u het aanbod om bij te dragen aan het realiseren van een ‘Groen Uitloperkje’. Ook in het vervolg zullen wij omwonenden en andere belanghebbenden betrekken. Op dit moment is nog niet uitgedacht hoe dit precies gaat gebeuren. Wij brengen u te zijner tijd van op de hoogte en nodigen u van harte uit bij te dragen.

Reactienummer: 5

Datum: 20-10-2018

**E-mail:**

"Helaas doe ik al veel werk en vrijwilligerswerk elders en kan ik niet alle stukken bestuderen. Wel wil ik laten weten dat ik nu de Groene Loper erbaar en zie als een dode tak. Zonder een oost west verbinding voor fietsers/scooters/wandelaars onder over het spoor door zal dit project mislukken. Verder zag ik dat ook verbindingen over de maas erbij moeten komen. Een zeer goede zaak. Onlangs was ik in Rotterdam. Ik zou zeggen: Maastricht/ overheid maak je

projecten af en laat je inspireren."

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie met aanmoediging. In Stad en Spoor is bewust de koppeling gelegd tussen de Groene Loper, stationsgebied, Wyck en de binnenstad. Wij zien ook de meerwaarde van betere en meer oost-westverbindingen onder of over het spoor.

Uw opmerking over de Groene Loper als 'dode tak' herkennen we niet. Wij krijgen juist veel positieve reacties van omwonenden en recreanten die het nieuwe gebied dat aan de stad is toegevoegd hebben ontdekt. Met de komst van het vastgoed waaronder bijna 1.000 woningen zal in de komende jaren het gebruik van dit stadsdeel alleen maar toenemen.

Een of meerdere extra verbindingen over de Maas lijkt ons ook zeer aantrekkelijk. Maar dergelijke verbindingen hebben vooral meerwaarde als ze aantrekkelijke plekken met functies verbinden. Goed voorbeeld hiervan is de Hoge Brug en plein 1992. Daarom ook is in de nota als ambitie voor de lange termijn een Maaskruisende verbinding getekend die de industriële locaties aan het spoor en de Maas verbindt (zie paragraaf 4.9 in de Ambitienota). Of het hiervan komt hangt af van de ontwikkeling van deze locaties en of uiteindelijk de financiering van een extra brug haalbaar wordt.

Reactienummer: 6

Datum: 22-10-2018

**E-mail:**

"Graag wil ik reageren op de ambitienota. Veel bewoners willen graag een ondertunneling van het spoor. Dit ivm veiligheid, gezondheid, open uitstraling en bereikbaarheid. Tijdens de bijeenkomsten gaven jullie aan dat dit te kostbaar ging worden.

Misschien dat het een mogelijkheid is om het spoor deels ondergronds te laten lopen? Bijvoorbeeld een paar honderd meter. Van hotel oldhickery tot na overgang duitse poort. Dit is minder kostbaar dan veel km's en men kan dan van beide kanten makkelijk en veilig te voet en per fiets de andere kant bereiken. Ook fijn voor de minder validen mensen (nu doet de lift het vaak niet en is ondanks veel poetsen vaak vies) Verder geeft het een open karakter en kan de achterkant net als de voorkant functioneren. Misschien mooie toekomst voor horeca. En het mooie stationsgebouw kan intact blijven en komt nog beter tot zijn recht (dan vanaf beide kanten).

Hopelijk kunt u mijn input nog meenemen."

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie. Uw input voegen we toe aan een reactienota zodat het college B&W en de gemeenteraad hier kennis van kunnen nemen.

Ook het gedeeltelijk ondertunnelen van de spoorbundel is ons inziens geen reële optie. Hierbij gelden dezelfde argumenten als volledige ondertunneling van de spoorbundel. Vanwege de lange noodzakelijke hellingen wordt ook gedeeltelijk ondertunnelen tussen Duitse Poort en het voormalige hotel Old Hickery een gigantisch project, met financiële consequenties van dien.

Reactienummer: 7

Datum: 20-09-2018



**E-mail:**

"Als directe buurman van de spoorweg overgang Sphinxlunet heb ik na het lezen van de ontwerp ambitie nota ook eens nagedacht over de situatie rond de spoorweg overgang Sphinxlunet / Meerssenerweg.

Ik lees in de ontwerp ambitie nota dat de grote wens is om het spoor als obstakel te proberen te overwinnen. Nou is duidelijk dat alle varianten hierin te duur of niet haalbaar blijken in de nabije toekomst. Als alternatief wordt overwogen om deze overgang auto vrij te gaan maken. Nadeel hiervan is dat er juist weer een nieuw obstakel voor automobilisten opgeworpen wordt! Wat juist niet de bedoeling was toch?

Misschien moet gekeken worden naar wat er wel mogelijk is om de verkeerssituatie te ontlasten en veiliger te maken zonder deze overgang te hoeven sluiten voor auto's. Er moet mijns inziens iets breder gekeken worden om de situatie te ontlasten. Niet alleen naar het kruispunt Duitsepoort/Sphinxlunet maar ook Heugemerweg/Sphinxlunet. Als op de kruising Duitsepoort/Sphinxlunet geen linksaf slaand verkeer meer wordt toegestaan in beide richtingen Sphinxlunet ontstaat er een veilige middenstrook op deze kruising waardoor al het recht doorgaand verkeer op de Duitsepoort in 2 etappes de sphinxlunet kan oversteken. Met de juiste belijning en weginrichting wordt het daardoor veiliger en overzichtelijker.

Linksaf slaan mag dan alleen op de kruising Heugemerweg / Sphinxlunet om via de heugemerweg richting heugemerveld of station te gaan. Deze kruising heeft genoeg ruimte om te herinrichten hiervoor.

Verder kan overwogen worden om aan de andere zijde van de overweg geen afslaand verkeer de Heerderweg op te laten. Verkeer naar deze bestemming kan voor de koepelkerk, langs de tunnel en dan rechts richting oranjeplein deze wijk bereiken.

Hierdoor ontlast je aan beide zijden de spoorweg overgang door minder afslag mogelijkheden ontstaan een betere doorstroming van verkeer en wordt de situatie overzichtelijker en veiliger. Dit alles zonder dat er grote verkeersrestricties.

Bovenstaande in combinatie met effectievere spoor sluiting (soms is het spoor al dicht terwijl de trein nog stilstaat aan het perron!) zal de nodige ontlasting bewerkstelligen zonder enorme uitgaven en restricties.

Hopende mijn visie hiermee voldoende duidelijk te hebben verwoord. Mogelijk dat bovenstaande nog meegenomen kan worden in het overleg van 26 september. Ik kan hierbij zoals reeds aangegeven niet aanwezig zijn ivm scholingsverplichtingen.

Mochten hierop nog vragen of onduidelijkheden zijn of wilt u samen een situatie tekening maken van dit idee dan hoor ik die natuurlijk graag."

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie. Uw suggestie om de kruispunten aan beiden zijden van de overweg Duitse Poort te vereenvoudigen is bij ons ook de revue gepasseerd. Door het aantal afslaande bewegingen te verminderen worden de kruispunten overzichtelijker en veiliger. De invulling waarop u dat voorstelt vormt een reëel alternatief.

Wij menen echter toch nog een stap verder te moeten gaan dan uw voorstel. We hebben dit uitgewerkt in de bijlage Verkeersstructuur Stationsomgeving (zie [http://www.mijngroeneloper.nl/application/files/5215/3207/8067/Raamwerk\\_verkeerscirculatie.pdf](http://www.mijngroeneloper.nl/application/files/5215/3207/8067/Raamwerk_verkeerscirculatie.pdf))

Hierin beargumenteren we dat het afsluiten van de Duitse Poort voor gemotoriseerd een aantal

voordelen biedt:

- Omwonenden ervaren sinds de opening van de A2-tunnel op de route Meerssenerweg – overweg Duitse Poort – Sphinxlunet geen vermindering van de verkeersdruk. Door de afsluiting vermindert het doorgaande verkeer (ongeveer 30% van het totale verkeer) op deze route.
- Het zorgt voor meer overzicht en veiligheid op de kruispunten nabij de overweg.
- Het maakt busverkeer mogelijk op de route Spoorweglaan – Duitse Poort – Sphinxlunet

Deze ingreep heeft veel impact. Ons voorstel is om dit in 2019 te onderzoeken en uit te werken.

Reactienummer: 8

Datum: 22-08-2018

**E-mail:**

“Mogelijk heb ik een goed idee voor het stationsgebied. De gesprekken gaan steeds over de overbrugging van de sporen....

Wel mijn voorstel is het volgende:

maak van maastricht een echt eindstation, met enkel één (dubbel) spoor naar België:

dan kan de doorstroom/ doorsteek gelijkvloers over de oude sporen doorgetrokken worden van het stationsplein naar de Meersenerweg.

Naar Randwijck en België:

passagiers Randwijck en België combineren in een traject. Dus niet meer de intercity door laten lopen tot Randwijck. Dit betekent wèl dat passagiers voor dit traject even over het perron wat verder door moeten lopen naar het zuiden.

Voor overweg bij Duitse poort: verplaatsen naar dichterbij station of treintracee een klein stuk ondertunnel of zuid-traject pas bij Duitse poort laten starten en een lopende band van perron station naar Duitse poort; net als bij Schiphol en metro buitenland...”

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie. U geeft een aantal ideeën dat de oversteekbaarheid van de spoorbundel verbeteren zonder dat hiervoor de hoogte in moet gegaan worden. U geeft daarbij de suggestie om dichterbij het stationsgebouw een gelijkvloerse overweg te maken tussen het stationsplein en de Meerssenerweg. En wanneer dit niet mogelijk is de bestaande overweg bij de Duitse Poort te verplaatsen naar het noorden en vervolgens met snelle rolbanden (zoals op Schiphol) toegankelijk te maken.

In feite convergeert de spoorbundel met meer dan 10 sporen ter hoogte van het stationsgebouw naar 3 sporen ter hoogte van de Scharnertunnel tot 2 sporen ter hoogte van de overweg Duitse Poort. Iets ten noorden van de Scharnertunnel bevindt zich het meest zuidelijke punt van perron 4, 5 en 6. Eerder terug gaan van 10 sporen naar 2 is hierdoor niet mogelijk. Er is eenvoudigweg te weinig ruimte. De enige mogelijkheid is om het volledige emplacement in noordelijke richting op te schuiven, dat is echter een zeer complexe en kostbare operatie, die we daarom niet haalbaar achten.

Verder stelt u voor om minder treinen te laten doorrijden richting België. Hierdoor zouden reizigers tussen Maastricht en België vaker moeten overstappen en krijgen zij door wachttijden langere reistijden, hetgeen reizen per trein onaantrekkelijker maakt. Het voordeel van uw voorstel is dat de overweg Duitse Poort minder vaak dicht hoeft. Daarom kijken we naar de

mogelijkheden om de tijd dat de overweg Duitse Poort dicht is te verkorten. Dit kan door een verbeterde aanmeldprocedure van treinen die vertrekken bij station Maastricht.

Reactienummer: 9

Datum: 06-07-2018

**E-mail:**

“Er leven meer ideeën voor de stationsomgeving dan tot nu toe gepubliceerd zijn. Ik heb meegedaan op 11-april en heb daar een schets ingeleverd voor een (half) overdekt emplacement. Ik begrijp dat niet alle bijdragen "landen". Anderzijds heb ik nog geen ambitiesdocument gezien. En ik zou het idee toch wel daaraan willen toetsen.

Ook zou ik graag beschikken over tekeningen van de stationsomgeving om zodoende bepaalde aspecten van het idee aan de realiteit te kunnen toetsen. Ik herinner mij dat er in elk geval tekeningen waren toen jaren geleden gesproken werd over een fietsverbinding bij het station.”

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie. Het idee voor een (half) overdekt emplacement is ongeveer 10 jaar geleden al eens onderwerp van studie geweest. Toen werd in het kader van OV-as oost een oplossing gezocht voor het goed verbinden van het busstation aan de westzijde van het spoor en de Maastricht-Oost.

Alle busverbindingen van en naar Maastricht-Oost hadden destijds regelmatig te maken met vertraging bij het in- en uitrijden van de Scharnertunnel. Het idee was dat een ruim busstation bovenop de sporen, enerzijds door een ruimere opzet de kwaliteit van het busstation zou verbeteren en anderzijds een verdragingsvrije verbinding maakt voor bussen tussen west en oost. De planvorming van dit idee heeft geen vervolg gekregen nadat het plan van de Groene Loper werd geïntroduceerd en uitgevoerd, waarbij de verkeersstromen (al tijdens de bouw) richting de Scharnertunnel sterk zijn afgenomen.

In de huidige plannen is wel gekeken naar een overdekt emplacement, maar vanwege het wegvallen van de noodzaak om de Scharnertunnel te mijden en de zeer lastige inpasbaarheid van de hellingen van en naar een dergelijk overdekt emplacement is deze optie niet opgenomen in ambities.

Reactienummer: 10

Datum: 24-07-2018

**E-mail:**

“Beste, Ik heb de ambitiesnota gelezen. Concreet is er weinig, behalve de overgang van Wijckerpoort naar het station. Hiervan vind ik een aantal varianten. Hoe worden de andere oversteken ingevuld? Voor mij blijven de vragen, wie van de bewoners van wijckerpoort zit op deze overgangen te wachten? Gaat de leefbaarheid van de huidige bewoners erop vooruit? Tegenover een parkeerplaats voor bussen wonen? Het geeft nu al overlast, lawaai en vervuiling. Is er gevraagd of de huidige bewoners ermee akkoord gaan of heeft hun mening geen waarde? Wordt het straks een wijk met bruggen en/of tunnels, omdat een paar mensen iets willen veranderen? Hoeveel wandelaars en fietsers gaan er richting Wijk?”

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie. In de nota is de ambitie opgenomen om de barrièrewerking van het

spoor aan te pakken door het toevoegen van nieuwe verbindingen en door de kwaliteit van de bestaande spoor kruisingen te verhogen. De spoor kruisingen die zijn benoemd zijn de:

- Stationsverbinding
- Scharnertunnel
- Overweg Duitse Poort
- Overweg Bloemenweg/Alfons Ariënsstraat
- Een noordelijke Mosaverbinding

In de meest gevallen gaat het dus om het verbeteren bestaande verbindingen. Verbeteringen op het gebied van veiligheid (Duitse Poort), aantrekkelijkheid en capaciteit (Passerelle bij station), sociale veiligheid (Scharnertunnel).

De verbindingen zijn geschetst. De schetsen in de nota geven een beeld van de mogelijkheden en kansen. Ze zijn nog niet in detail uitgewerkt. Dat is iets voor een volgende fase, zoals voorgesteld aan de gemeenteraad.

In de afgelopen maanden zijn diverse activiteiten zoals wandelingen, workshops en lezingen/debatavonden georganiseerd waarbij we met omwonenden en andere belangstellenden hebben nagedacht over de toekomst van het gebied waaronder Wyckerpoort. Hieruit is het beeld naar voren gekomen dat ook de bewoners van Wyckerpoort verwachten profijt te hebben van meer en betere verbindingen met Wyck en de binnenstad enerzijds en de ontwikkelingen aan de Groene Loper anderzijds. Wyckerpoort werd in het verleden opgesloten door het spoor en A2. Als naast de A2-tunnel er ook (verbeterde) spoor kruisende verbindingen komen kan Wyckerpoort veel meer profiteren van haar centrale ligging. Dit hebben we vertaald in een doelstelling en ambities die zijn beschreven op blz 34 t/m 37 in de nota.

U doelt met een 'parkeerplaats voor bussen' vermoedelijk op de haltevoorziening voor lange afstandsbussen (ondermeer Flixbus en IC-bus) die aan de Meerssenerweg is gesitueerd. Zoals u wellicht weet is de huidige locatie een tijdelijke haltevoorziening tot 1 mei 2019. Een voorstel voor een nieuwe locatie wordt aan de gemeenteraad voorgelegd. Bewoners zijn en blijven betrokken bij het ontwerp van de haltevoorziening. Hierbij is aandacht voor zaken als ruimtelijke inpassing, zicht, verkeersveiligheid. Ook zullen de (ondermeer) normen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting worden gerespecteerd. Dat moet worden aangetoond bij de bestemmingsplan wijziging.

U vraagt tot slot hoeveel wandelaars en fietsers richting Wyck gaan. We hebben in 2017 onderzocht hoeveel voetgangers en fietsers de spoorzone kruisen (in het gebied tussen de Noorderbrug en Kennedybrug). Dit leidde tot het volgende beeld:

- Passerelle tussen eilandperron - Meerssenerweg (3.500 – 4.000 voetgangers per etmaal)
- Scharnertunnel (100 voetgangers en 8.000 – 10.000 fietsers per etmaal)
- Overweg Duitse Poort (800 – 1.200 voetgangers en 5.000 – 7.000 fietsers per etmaal)
- Overweg Bloemenweg/Alfons Ariënsstraat (ongeveer 200 voetgangers en 1.000 fietsers per etmaal)

Ongeveer de helft van het fietsverkeer dat het spoor kruist, steekt ook de Maas over.

De inschatting is dat het aantal voetgangers en fietsers zal toenemen als het vastgoed rondom de Groene Loper wordt opgeleverd. Als vervolgens ook de ambities uit de nota worden gerealiseerd zal het aantal voetgangers en fietsers verder toenemen. Soms zijn dit extra verplaatsingen, soms zijn dit verplaatsingen in plaats van een autorit.

Reactienummer: 11

Datum: 13-08-2017

**E-mail:**

"Ik heb de rijk gevulde ambitienota zojuist doorgenomen. Een groot aantal aandachtspunten die ik inbracht vind ik terug, waarvoor dank. Indien ik over andere onderliggende rapporten van de ontwerp-ambitienota nog opmerkingen heb dan laat ik je dat graag weten.

Een punt breng ik nogmaals onder de aandacht: de onderschatte betekenis van de route Wilhelminabrug-Wilhelminasingel voor fietsers en scooters en ander langzaam verkeer (scootmobielen). Deze verbinding is onmisbaar omdat daarover wat minder hinder is van economische druk en activiteiten in het stadscentrum en van heffen als bij de Sint Servaasbrug, waardoor de verkeersafwikkeling beter is gegarandeerd en ook groei van het fietsverkeer kan plaatsvinden. Voor scooters is het zelfs de enige centrumbrug. Het gevolg daarvan zou moeten zijn dat er verbetering tot stand komt van de scharnierfunctie voor fietsers van alle kruispunten op de Wilhelminasingel. En dus niet alleen voor bussen. Daarnaast zou het ook goed zijn om de status als fietsroute herkenbaar te maken door het inrichten van de ventwegen als fietsstraten. De route Wilhelminabrug-Wilhelminasingel en de scharnierpunten zouden op de kaarten van de definitieve ambitienota zichtbaar moeten zijn.

Een detail is de verbinding van de Hoeg Bröggk met de Scharnerweg. Deze verloopt niet via de Avenue Ceramique door inadequate infrastructuur die ook niet te verbeteren zal zijn. Fietsers maken in werkelijkheid massaal gebruik van het Hoogbrugplein en de Hoge Barakken om naar Plein 1992 en de Hoeg Bröggk te fietsen. Het is wenselijk om de kaartjes daarop aan te passen en de inrichting van de ruimte nog beter op het daadwerkelijke gebruik aan te passen."

**Antwoord:**

Bedankt voor uw reactie. U merkt terecht op dat de Wilhelminabrug een belangrijke Maaskruisende verbinding is voor fietsers en scooter (en scootmobielen). De brug heeft veel meer restcapaciteit ten opzichte van de Sint Servaasbrug. Zeker op drukke dagen dat veel voetgangers via de Sint Servaasbrug lopen. In de bijlage 'Raamwerk verkeerscirculatie stationsomgeving (Gemeente Maastricht)' die is terug te vinden op de website [http://www.mijngroeneloper.nl/application/files/5215/3207/8067/Raamwerk\\_verkeerscirculatie.pdf](http://www.mijngroeneloper.nl/application/files/5215/3207/8067/Raamwerk_verkeerscirculatie.pdf) is een aanzet gemaakt tot een verkeersstructuur van de stationsomgeving en is de Wilhelminabrug als fietsroute aangegeven. We onderkennen dat de twee door u genoemde routes ontbreken in de kaartjes van deze bijlage. In een nieuwe versie van dit document die naar het college en de gemeenteraad gaat, zal de fietsroute tussen Wilhelminabrug en Akerstraat en de route Plein 1992 en de Akerstraat ook als fietsroute worden aangegeven. In een volgende fase – zoals voorgesteld aan de gemeenteraad – zal bij de uitwerking van de kruispunten op de Wilhelminasingel de positie van de fietser met oog voor veiligheid, doorstroming en comfort worden uitgewerkt. Het idee voor fietsstraten op de ventwegen zal hierbij meegenomen worden.