



Raadsvergadering	26 februari 2019
Volgnummer	138-2018
Onderwerp	Voortgang stad en spoor
Programmanummer	12 Verkeer en mobiliteit
Registratienummer	2018-37573
Collegevergadering	27-11-2018
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	RAJ Lebouille T (043) 350 4637 E rik.lebouille@maastricht.nl
Bijlagen	<i>B1_Ontwerp Ambitienota 'Over het spoor'</i> <i>B2_Verslag interactieproces Stad en Spoor (Pantopicon)</i> <i>B3_Ruimtelijk Economische Visie (Ecorys)</i> <i>B4_Onderzoek toekomst emplacement (ProRail)</i> <i>B5_Op het spoor van de gezonde stad Maastricht (UM, GGD, Lieveense)</i> <i>B6_Ruimtelijke Perspectieven (Venhoeven CS)</i> <i>B7_'Kiezen voor een hele stad' (Govert Derix, stadsfilosoof)</i> <i>B8_Raamwerk verkeersstructuur stationsomgeving (Gemeente Maastricht)</i> <i>B9_Verslag stakeholdersanalyse Centrum-Oost (Fons Meijer)</i> <i>B10_Op zoek naar de sporen van Maastricht-Oost (John Custers en Philip Driessen)</i> <i>B11_Reactienota Ontwerp-Ambitienota</i> <i>B12_Gebundelde gespreksverslagen verkeersstructuur stationsgebied</i>



AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De gemeenteraad stelt de Ambitienota 'Over het Spoor' vast. De nota beschrijft ambities waarbij station Maastricht ontwikkelt tot een internationaal knooppunt, de barrièrewerking van de spoorzone wordt aangepakt en de oostzijde van het station ontwikkelt tot een tweede voorkant. Om deze ambities te realiseren zijn vervolgstappen voor de periode 2019 – 2020 gedefinieerd die op korte en lange termijn leiden tot fysieke ingrepen in de spoorzone, nadrukkelijk in directe relatie met andere beleidsvelden zoals gezondheid, duurzaamheid, klimaatadaptatie, onderwijs en de maatschappelijke agenda. De gemeenteraad stemt in met het beschikbaar stellen van €700.000 uit het meerjaren investeringsprogramma 2019 (aanpak van de stationsomgeving) voor het realiseren van een scooterstalling in het stationsgebouw, de inrichting van het westelijk voorplein en de verdere verdieping op de verkeersstructuur in de stationsomgeving. Daarnaast zal spraken zijn van cofinanciering door projectpartners.

Beslispunten

1. Vaststellen van Ambitienota 'Over het Spoor' met:
 - als drie ambities het station Maastricht te ontwikkelen tot een internationaal knooppunt, de barrièrewerking van de spoorzone aan te pakken en een tweede voorkant te ontwikkelen aan de oostzijde;
 - als belangrijkste conclusies dat ondertunneling en/of het uitplaatsen van het emplacement naar buiten de stad geen realistische opties zijn,
 - kansrijk is een integrale visie voor het verbeteren van de oost-westverbindingen dwars op de spoorzone, de zogenaamde Groene Uitlopers, met nadrukkelijke relaties naar andere thema's zoals gezondheid, duurzaamheid, locatiekeuze onderwijs, vastgoed ontwikkeling rondom de Groene Loper en de maatschappelijke agenda.
2. Akkoord gaan met een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving dat zich focust op de uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet en daarnaast op het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer. Dat verder uit gaat van het bestendigen van de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer in de Sint Antoniuslaan en afziet van de onderzochte



routevarianten 1 'Alle bussen via Sint Maartenslaan' en 3 'Spreiden over Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet'.

3. Akkoord te gaan met het voteren van €700.000 uit het meerjaren investeringsprogramma 2019 (aanpak van de stationsomgeving) ten behoeve van:

- De voorbereiding en realisatie van een scooterstalling in het stationsgebouw inclusief een voorstel voor de exploitatie.
- De voorbereiding en inrichting van het westelijk voorplein.
- Een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context

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. Uw raad is over de opzet en voortgang van Stad en Spoor op zaterdag 30 september 2017 en zaterdag 20 januari 2018 tijdens een informele informatieronde geïnformeerd. 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 (zie bijlage 1).

Aanleiding voor deze breed opgezette studie was meerledig:

1. De verduurzaming van de A2 Groene Loper
2. De renovatie en herbestemming van het stationsgebouw
3. De behoefte aan een integrale gebiedsvisie

De samenwerkende partijen hebben tussenproducten gedeeld met de omgeving. Hierbij was geen sprake van inspraak of vaststelling in traditionele zin, maar een zich met de stad en omgeving ontwikkelende visie. Het college B&W heeft op 3 juli 2018 de Ontwerp-Ambitienota vrijgegeven ter consultatie. De samenwerkende partijen hebben daarop de Ontwerp-Ambitienota gepresenteerd aan belangstellenden op 26 september 2018 jl. en verspreid via een nieuwsbrief. Tevens is de oproep gedaan op- en aanmerkingen in te brengen. Die opmerkingen zijn verzameld, aanvullende vragen zijn beantwoord en gebundeld in een reactienota (zie bijlage 11). Op 27 november 2018 heeft het



college de ambitiesnota vastgesteld. Een volgende stap is vaststelling van de nota door de gemeenteraad en het voteren van investeringsmiddelen voor het vervolg.

Coalitieakkoord 2018-2022

Stad en Spoor is opgenomen in het coalitieakkoord 2018-2022. Concrete doelen in dit akkoord zijn:

- Voortzetten project Stad en Spoor gericht op de aanpak van de barrièrewerking van de spoorzone en de transformatie van station Maastricht naar internationaal knooppunt.
- Kwalitatieve impuls Stationsstraat, onder meer door het autoluwer maken van Wyck.
- Binnen de spoorzone oplossen van de problematiek van halterende lange-afstandsbussen aan de oostzijde van het station.

Omgevingsvisie Maastricht

Op 25 september 2018 vond de 1^e dialoog met uw raad en stad plaats over de 'Discussienotitie Omgevingsvisie'. In deze discussienota zijn de stationsomgeving en Centrum-Oost opgenomen als nieuwe gemeentelijk brandpunten.

Motie van D66, GroenLinks, PvdA en SP

Mede naar aanleiding van de afsluiting van het stationsgebied voor verkeer tijdens de bouw van de fietsenstalling, is op 7 juli 2017 een motie van D66, GroenLinks, PvdA en SP ingediend waarin het college wordt verzocht de verkeerscirculatie rondom het station te onderzoeken en daarbij optimalisaties voor de hele structuur, het mogelijke vermijden van sluipverkeer en doorgaand verkeer, waar mogelijk na te streven. In gesprek met omwonenden, ondernemers en belangengroeperingen is daarop een aanzet tot een verkeersstructuur voor het stationsgebied gemaakt (zie bijlage 8). Hierbij is de Ontwerp-Ambitiesnota 'Over het Spoor' gebruikt als kapstok en is verder voortgebouwd op onderzoek in 2016.

Tot slot wordt een voorstel voor de realisatie van een haltevoorziening voor internationale lijnbussen vanwege inhoudelijke samenhang tegelijkertijd met dit voorstel ter besluitvorming voorgelegd.

2. Gewenste situatie

3.1 Strategische doelen

De Ambitiesnota geeft antwoord op de vraag wat we willen bereiken met en in het stationsgebied. Op basis van onderzoeken, co-creatie en informatie van derden is een drieledige opgave geformuleerd:



- a) Maastricht van kopstation naar knooppunt
- b) De spoorzone van barrière naar beleving
- c) Maastricht Oost van achterkant naar (tweede) voorkant

Ad a) Van kopstation naar knooppunt

Maastricht groeit met deze ambitie 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, Hasselt en met de campussen in deze steden als ook een IC verbinding met Brussel. Dit 'onbegrensde' Maastricht vormt een belangrijke schakel in de doorontwikkeling van Randstad Zuid Limburg en Tristate City tot concurrerende stedelijke regio op Europese en wereldschaal.

Ad b) Van barrière naar beleving

De ambitie is om de barrièrewerking van het spoor te slechten met nieuwe verbindingen en door de kwaliteit van de bestaande verbindingen te verhogen. Door in het hele centraal stedelijke gebied prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers in plaats van gemotoriseerd verkeer en door betere openbaar vervoerverbindingen wordt het mobiliteitssysteem in en om Maastricht verduurzaamd (CO₂-uitstoot). Het station en de directe omgeving worden getransformeerd in een aangename, levendige ontmoetings- en verblijfplek.

In de Ambitienota is een expliciete keuze gemaakt ten aanzien van een spoortunnel. Er is uitvoerig gekeken naar verschillende alternatieven om veranderingen aan te brengen aan het brede spooremlacement in Maastricht. Hieruit is geconcludeerd dat ondertunneling en/of het uitplaatsen van het emplacement naar buiten de stad geen realistische opties zijn.

Ad c) Van achterkant naar tweede voorkant

Het station van Maastricht verdient aan de oostkant een tweede voorkant, een nieuwe poort naar de stad. Het spoor stimuleert daarmee een mix van wonen en werken, van actieve levendigheid en (kleinschalige) economische dynamiek. Dit wordt versterkt door een goede verbinding met de Groene Loper en de doorontwikkeling van een levendig centrum voor Maastricht-Oost. Dit biedt kansen voor de verder sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van bewoners van de buurten rond de Groene Loper in te lopen.



3.2 Perspectieven met sleutellocaties

In de nota worden concrete doelen geformuleerd in combinatie met realistische en faseerbare perspectieven. Die perspectieven zoomen in op negen belangrijke, zogenaamde sleutellocaties, in de spoorzone:

1. Station en omgeving
2. Stationsstraat
3. Stationsverbinding
4. Voltastraat als Groene Uitloper
5. Frankenstraat als Groene Uitloper
6. Scharnerweg als Groene Uitloper
7. Groene uitloper naar Brightlands Maastricht Health Campus
8. Internationaal knooppunt
9. Noordelijke ontwikkellocaties

De ambities van Stad en Spoor lenen zich, anders dan bij de A2-ondertunneling, niet voor één allesomvattend en gezamenlijk investeringsbudget. Ze versterken elkaar, maar kennen verschillende snelheden en verschillen qua kansen voor gebiedsontwikkeling en mogelijke financieringsbronnen. In de praktijk zal daarom sprake zijn van verschillende investerings- en financieringsstrategieën, waarbij elk op een eigen manier tot haalbare business cases kan komen. Deze gefaseerde en partiële aanpak vergroot naar verwachting de haalbaarheid van de 'agenda' van Stad en Spoor. Na vaststelling vormt de Ambitienota 'Over het Spoor' een kader waaraan nieuwe initiatieven in spoorzone kunnen worden getoetst zodat de samenhang en het overkoepelende belang gewaarborgd worden.

3.3 Deelonderzoeken

Er is een brede technische, economische en maatschappelijke verkenning uitgevoerd. Dit heeft een aantal deelonderzoeken en rapporten opgeleverd. De Ambitienota is de synthese van al deze deelresultaten. Net als de Ambitienota (bijlage 1) zijn de deelrapporten bijgevoegd als bijlage (bijlagen 2 tot en met 10). Deze deelonderzoeken liggen niet voor ter vaststelling maar hebben enkel gediend als inhoudelijk achtergrond en onderbouwing om te komen tot de Ambitienota. Van de deelonderzoeken wordt door het college kennisgenomen.



De belangrijkste onderzoeken die zijn uitgevoerd voor de gewenste toekomstige situatie en bijbehorende strategische keuzes stad en spoor betreffen:

- Terugblik co-creatie Stad en spoor (Pantopicon, bijlage 2); Dit verslag blikt terug op een intensief en creatief interactieproces met buurten, bewoners, ondernemers, scholen en organisaties. De gemene deler is in de geschetste 'sfeerbeelden' is een grote, 'groene' en brede betrokkenheid bij de toekomst van het station en de stationsomgeving.
- Ruimtelijk Economische Visie (Ecorys, bijlage 3); hierin zijn scenario's geschetst voor aan een internationaal knooppunt en herontwikkelde spoorzone verbonden economische kansen.
- Capaciteitsanalyse Stad en Spoor Maastricht (ProRail, bijlage 4); in deze analyse is het gebruik en functioneren van het emplacement in Maastricht onderzocht. De analyse geeft inzicht in de kansrijkheid van ingrijpende wijzigingen van het huidige spoorsysteem (zoals ondertunneling of gedeeltelijke uitplaatsing) en het geleidelijk aan slimmer en efficiënter benutten van de huidige capaciteit.
- Op het spoor van de gezonde stad Maastricht (Universiteit Maastricht, GGD Zuid-Limburg en adviesbureau LieveenseCSO, bijlage 5); in dit onderzoek is, anticiperend op de Omgevingswet waarin gezondheid een dominant thema in de stadsontwikkeling is, op innovatieve wijze het maatschappelijke belang van een gezondheidsbevorderende inrichting van de stationsomgeving in beeld gebracht.
- Stad & Spoor Vrijdenkersruimte (Venhoeven CS, bijlage 6); door een ontwerpteam van partijen, ondersteund door het Bureau Spoorbouwmeester, zijn ruimtelijke mogelijkheden en vergezichten in beeld gebracht, met spoorkruisende langzaam verkeersverbindingen met de meeste maatschappelijke en economische meerwaarde. Dit betreft de zogenaamde Groene Uitlopers die het oostelijk en westelijk stadsdeel gefaseerd en elkaar versterkend optimaal kunnen verbinden.
- Essay Kiezen voor de Hele Stad (Govert Derix, bijlage 7); in een essay is op een verhalende en bespiegelende wijze stad en spoor als 'beleving' enthousiasmerend beschreven.
- Raamwerk Verkeersstructuur Stationsgebied (Gemeente Maastricht, bijlage 8); in overleg met omwonenden, ondernemers en belangengroeperingen is een aanzet tot een verkeersstructuur voor het stationsgebied gemaakt waarbij centraal uitgangspunt het STOP-principe (met als prioriteitsvolgorde voetgangers, fietsen, openbaar vervoer en personenauto's) is gehanteerd.
- Stakeholdersanalyse Centrum-Oost (Fons Meijer, bijlage 9); door middel van interviews is een analyse gemaakt van de diversiteit aan belangen en mogelijkheden in Centrum Oost.



- Op zoek naar de sporen van Maastricht-Oost (John Custers en Philip Driessen, bijlage 10); een analyse in tekst en beeld van het 'DNA' van Maastricht-Oost.

3.4 Aanpak 2019 en 2020

Zoals hiervoor aangegeven zal het realiseren van de ambities van Stad en Spoor in verschillende snelheden en in uiteenlopende samenwerkingsverbanden gebeuren. Om de doelen en ambities te bereiken worden in 2019 op verschillende fronten activiteiten geïnitieerd. Deze activiteiten variëren van verdiepend onderzoek tot de realisatie van concrete maatregelen en kennen een doorlooptijd van ongeveer 1,5 tot 2 jaar. De gemeenteraad wordt over de (tussen-)resultaten geïnformeerd, waarna afspraken worden gemaakt over de volgende fase binnen de coalitieperiode. Hieronder worden de activiteiten benoemd aan de hand van de indeling van negen sleutellocaties in de Ontwerp-Ambitienota, aangevuld met een overkoepelende activiteit gericht op voortzetten van de strategische samenwerking met de projectpartners.

0) Voortzetten samenwerking met projectpartners

De samenwerking met de projectpartners is belangrijk en zal worden gecontinueerd. Hierbij blijven de partners betrokken bij de doorontwikkeling van de ambities voor de spoorzone als geheel. Getracht wordt ook het Rijk als projectpartner te committeren. Gemeente Maastricht zal in de komende fase trekker blijven.

1) Station en omgeving

Eind 2018 zullen het nieuwe busstation en westelijk voorplein worden opgeleverd. Ook daarna zal in het stationsgebouw en directe omgeving nog een aantal concrete projecten worden opgestart:

- *Uitvoeren renovatie en herinrichting Stationsgebouw:* NS wil het stationsgebouw renoveren en deels herbestemmen. Het noordelijke deel blijft bestemd voor functies ten behoeve van reizigers en treinpersoneel. Voor het zuidelijke deel heeft NS een hotelinitiatief ingediend.
- *Realisatie bushalte internationale lijnbussen:* Gemeente Maastricht wil in 2019 een bushalte realiseren voor de internationale lijnbussen aan de Meerssenerweg. Besluitvorming geschiedt via een separaat ingebracht voorstel.



- *Scooterstalling*: NS, ProRail en gemeente Maastricht verkennen op dit moment de mogelijkheden voor een scooterstalling in het voormalige stalling gedeelte van Aon de Stasie in het stationsgebouw. De toegang wordt geregeld met een geautomatiseerd toegangssysteem.
- *Westelijk voorplein*: Nadat de invulling van het stationsgebouw definitief is, gaan NS en gemeente Maastricht het voorplein definitief inrichten. Tijdens de renovatie van het stationsgebouw in 2019 wordt gekeken of er ook tijdelijke maatregelen getroffen kunnen worden om het stationsplein een vriendelijkere uitstraling te geven. Er vindt momenteel een verkenning plaats met de kunstacademie om hier tijdelijk kunst te plaatsen.

2) Stationsstraat

Tot de doelen in de Ambitienota 'Over het Spoor' behoort de transformatie van de Stationsstraat van verkeersruimte naar verblijfsgebied zodat de binnenstad begint bij het station. De verbreding van de trottoirs en het verwijderen van parkeren is hiertoe een eerste aanzet. Daarmee bestaat er echter nog steeds spanning tussen enerzijds het busverkeer en anderzijds de voetgangers en fietsers. Een grote kwalitatieve impuls kan gerealiseerd worden als het busverkeer niet meer gebruik maakt van de Stationsstraat. Er is in 2018 – op basis van het voorwerk in 2016 – onderzocht of er alternatieve busroutes mogelijk zijn waarbij de Stationsstraat busvrij wordt. Hierbij is met Provincie Limburg (de concessieverlener) en Arriva (de concessiehouder) onderzoek gedaan naar haalbare varianten. Vervolgens is in gesprek met bewoners, ondernemers en belangengroeperingen onderzocht wat de voor- en nadelen zijn die varianten en hoe groot het draagvlak is voor die varianten (zie voor een uitvoerige beschrijving bijlage 8). Een belangrijke constatering is dat vanuit de rondgang bij belanghebbenden geen eenduidige voorkeur voor één variant naar voren gekomen (zie bijlage 12).

Twee autonome ontwikkelingen zijn in dit kader relevant. Ten eerste worden het komende jaar veel buslijnen elektrisch en zullen uiteindelijk alle in 2025 elektrisch rijden. Elektrische bussen zijn stil en stoten geen schadelijke stoffen uit, waardoor de luchtkwaliteit langs de rijroutes zal verbeteren. Trillingshinder zal niet significant wijzigen. Ten tweede zal het aantal bussen van De Lijn drastisch afnemen zodra de tram naar Hasselt gaat rijden. De overlast voor omwonenden van bussen neemt daardoor – op grond van autonome ontwikkelingen – af.

Afgezien van allerlei subvarianten zijn op hoofdlijnen vier routevarianten voor het busverkeer mogelijk ten opzichte van de huidige situatie:



1. Alle bussen via Sint Maartenslaan (situatie 2017 ten tijde van de bouw van de fietsenstalling).
2. Bussen via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet.
3. Bussen spreiden over Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet.
4. Bussen in 1-richtingsverkeer door Stationsstraat en via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet.

In variant 1 wordt de Stationsstraat weliswaar busvrij, maar neemt het aantal bussen in Sint Maartenslaan toe van 52 naar 106 bussen per uur (beide richtingen samen). Dit leidt tot een grote belasting van het kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan met nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Ook leidt deze variant – begrijpelijkerwijs – tot veel weerstand bij de bewoners en ondernemers in de Sint Maartenslaan. Tot slot neemt het aantal buskilometers substantieel toe, wat ongunstig is voor de reistijd van reizigers en de exploitatiekosten. Hiermee is deze variant onaantrekkelijk.

Ook in variant 2 wordt de Stationsstraat busvrij. De busbewegingen richting zuid worden in plaats daarvan afgewikkeld via de Spoorweglaan en Sphinxlunet. Het gaat om in totaal 28 busbewegingen per uur (beide richtingen samen). Deze nieuwe route is qua afstand vergelijkbaar met de huidige routes via de Stationsstraat en Wilhelminasingel, wel dient de doorstroming ter hoogte van De Colonel en het kruispunt ten westen van de overweg Duitse Poort voor bussen gegarandeerd te worden. De doorstroming kan voor beiden gevallen worden verbeterd door de overweg Duitse Poort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Iets wat ook al vanuit spoorwegveiligheid als reële optie naar voren is gekomen. Het voordeel van een dergelijke afsluiting is ook dat Sphinxlunet ondanks de bussen met een lagere verkeersdruk te maken krijgt. De bussen van en naar oostelijk Maastricht gaan via de Sint Maartenslaan rijden. Het aantal bussen in de Sint Maartenslaan neemt hierdoor toe van 52 naar 74 bussen per uur (beide richtingen samen). Dit is een substantiële toename. De extra overlast die dit met zich meebrengt wordt echter (deels) gecompenseerd door de hiervoor geschetste autonome ontwikkelingen. Arriva wijst tot slot op het nadeel dat minder bussen via halte Wilhelminasingel rijdt.

In variant 3 wordt de Stationsstraat niet busvrij. Bussen worden zoveel als mogelijk verspreid over de verschillende routes. Hierdoor biedt deze variant niet de beoogde ruimte voor voetgangers- en fietsers in de Stationsstraat, terwijl dit wel de aanleiding was. Ook in de overige straten Sphinxlunet (28 bussen per uur), Sint Maartenslaan (46 bussen per uur) en Sint Antoniuslaan (6 bussen per uur) zal door de aanwezigheid van bussen (in beide richtingen) het minder eenvoudig worden om verbeteringen in het



verblijfs- en leefklimaat te realiseren. Juist omdat de overlast van bussen autonoom afneemt is het spreiden van de overlast, met alle nadelen van dien, geen voor de hand liggende keuze.

In variant 4 rijdt de bus nog wel richting het station door de Stationsstraat. De Stationsstraat wordt hierdoor niet volledig busvrij, maar er ontstaat wel ruimte voor het realiseren van meer verblijfsruimte en ruimte voor voetgangers en fietsers. Het aantal bussen in de Sint Maartenslaan stijgt van 52 naar 63 bussen per uur beide richtingen samen). Ook in Sphinxlunet gaat het aantal bussen van 0 naar 28 bussen per uur (beide richtingen samen). Voor deze variant geldt ook dat de doorstroming voor bussen op de Spoorweglaan nabij De Colonel en het kruispunt ten westen van de overweg Duitse Poort gewaarborgd moet zijn. In de wetenschap dat sowieso moet voldaan worden aan deze voorwaarden is het meer voor de hand liggend om voor variant 2 te kiezen in plaats van variant 4. Daarmee heeft ook deze variant niet de voorkeur.

Resumerend blijft variant 2; het routeren van de bussen via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet als reële variant over. Omdat deze variant consequenties voor de omgeving heeft en aanpassingen vereist aan de infrastructuur, dient voordat daadwerkelijk een keuze wordt gemaakt een uitwerking plaats te vinden waarin deze variant wordt uitgewerkt en kan worden vergeleken met de huidige situatie.

Naast de busroutes is ook gekeken naar de autostructuur. Deze analyse wijst uit dat de structuur en inrichting op verschillende plekken kan worden verbeterd:

- Het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer.
- Een knip in de Meerssenerweg in relatie tot de oostelijke stationsentree.
- Een 'zachte' knip in de Wilhelminasingel ter hoogte van de Stationsstraat.
- Het bestendigen van de afsluiting Sint Antoniuslaan.
- Het herinrichten van het kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan.
- Het herinrichten van de T-kruising Wilhelminasingel – Franciscus Romanusweg.
- Het herinrichting van de Sint Maartenslaan, Sphinxlunet en Antoniuslaan.

Voorgesteld wordt een verdiepend onderzoek uit te voeren dat zich focust op de uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet en daarnaast op het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer. Te meer deze twee ingrepen onderling samenhangen en zeer bepalend zijn voor de structuur. Dit onderzoek zal inzicht geven in de



randvoorwaardelijke ruimtelijke ingrepen (ontwerpen), de kosten, de effecten op gebied van verkeersstromen, verkeersdruk op alternatieve routes en kruispuntbelastingen, verkeersveiligheid en verstoring (bijvoorbeeld geluid en lucht). Vervolgens kan, nadat keuzes ten aanzien van de structuur zijn gemaakt, worden verdiept op de mogelijkheden tot het herinrichten van de hiervoor genoemde kruisingpunten en straten. Daarbij zullen de beschikbare middelen (zowel financieel als organisatorische capaciteit) in sterke mate bepalen in hoeverre wensen kunnen worden gerealiseerd, waardoor het prioriteren van deze wensen noodzakelijk is.

Dit verdiepend onderzoek zal in 2019 worden opgestart zodat in het eerste deel van 2020 gelijktijdig met de oplevering van de resultaten van andere vervolgactiviteiten ter besluitvorming worden voorgelegd.

Hiermee samen hangt ook de afsluiting van de Sint Antoniuslaan. Voorafgaand aan de besluitvorming over de uitbreiding van de P+R-voorziening aan de Parallelweg is besloten om de Sint Antoniuslaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (zie verkeersbesluit 2014-26800). Tijdens diverse overleggen in de afgelopen maanden werden vragen gesteld over deze afsluiting. Bewoners van de Sint Antoniuslaan vragen om een permanente uitvoering van de afsluiting. Dit houdt in het verwijderen van de linksafstrook op de Franciscus Romanusweg, een herinrichting van de Sint Antoniuslaan tot leefstraat en een definitieve uitvoering/inpassing van de afsluiting. Bewoners en ondernemers elders in Wyck vragen of het niet mogelijk is de afsluiting terug te draaien. Dit biedt in hun ogen meer 'lucht' voor de overige straten, waarbij de overlast van gemotoriseerd verkeer en specifiek de bussen wordt verdeeld.

Arriva geeft aan dat maximaal zes bussen per uur (beide richtingen samen) die nu via de Sint Maartenslaan rijden via de Sint Antoniuslaan kunnen rijden. Het is sterk de vraag of de overlast als gevolg van bussen hiermee op de Sint Maartenslaan merkbaar afneemt, terwijl de mogelijkheden voor een nieuwe inrichting op de Sint Antoniuslaan drastisch afnemen.

Via de Sint Antoniuslaan reed voor de afsluiting in 2014 meer gemotoriseerd verkeer dan wenselijk. Het betrof in veel gevallen verkeer zonder herkomst of bestemming in Wyck. Als gevolg van de afsluiting is dit verkeer andere routes gaan zoeken. Vervolgens zijn ook de Parallelweg en Spoorweglaan tijdens de bouw van de ondergrondse fietsstalling afgesloten geweest en is de A2-tunnel geopend. Op dit moment, ruim een half jaar nadat de fietsstalling is geopend is de verkeersdruk op Parallelweg en Spoorweglaan niet terug op het oude niveau en is het aantal voertuigen zelfs gering te noemen. Het is aannemelijk dat een



aanzienlijk deel van het verkeer dat vroeger gebruik maakte van de Sint Antoniuslaan vooral de filedruk op en rondom de A2 vermeerde en hier nu geen aanleiding meer toe heeft. Te meer het aantal personenauto's op de wegen van en naar het station is afgenomen, is de aanleiding om de Sint Antoniuslaan als een soort ventiel voor de buurt weer open te stellen voor gemotoriseerd verkeer feitelijk verdwenen. Het terugdraaien van de afsluiting in de Sint Antoniuslaan heeft derhalve meer nadelen dan voordelen.

3) Stationsverbinding

De ambitie is om de huidige smalle en verouderde passerelle te vervangen door een nieuwe aantrekkelijkere en comfortabele loop- en/of fietsverbinding ter hoogte van het stationsgebouw. In 2019 zal met de projectpartners zoals ProRail en NS gestart worden met een variantenonderzoek. De nieuwe verbinding draagt bij aan:

- een naadloze overstap voor openbaarvervoerreizigers;
- een aantrekkelijker verblijfsklimaat met looproutes door een levendig stationsgebouw;
- een aangename en aantrekkelijke verbinding tussen wijken oost en west van het spoor;
- een toegankelijke en comfortabele fietsrelatie tussen de Stationsstraat en Frankenstraat (en andere Groene Uitlopers of Duitse Poort).

In 2019 zal met de projectpartners zoals ProRail en NS gestart worden met een variantenonderzoek naar een aantrekkelijke en directere gecombineerde loop- en fietsverbinding ter hoogte van het Stationsgebouw.

4/5/6) Voltastraat, Frankenstraat en Scharnerweg als Groene Uitloper

De ambitie is dat zowel huidige als nieuwe bewoners en ondernemers in Wyckerpoort en Wittevrouwenveld optimaal gaan profiteren van de ontwikkeling van Centrum Oost, het nieuwe vastgoed langs de Groene loper en de goede bereikbaarheid die het nabij gelegen treinstation biedt. Hiertoe wordt aan de hand van het concept de Groene Uitlopers een integraal plan ontwikkeld voor het verbeteren van de oost-westverbindingen. Dit plan anticipeert op de kansen die zich aandienen vanuit de centrumontwikkeling Oost, de Maatschappelijke Agenda Groene Loper, locatiekeuze in het onderwijs en de vastgoedontwikkeling rondom de Groene Loper. Dit in samenwerking met disciplines onderwijs, welzijn, vastgoed, ruimte, etc. in de eerste helft van 2020 een concreet plan opleveren en ter besluitvorming inbrengen.



6) Scharnertunnel en overweg Duitse Poort

De ambitie is om de bestaande fiets- en wandelverbindingen via de Scharnertunnel en de overweg Duitse Poort aantrekkelijker te maken en te verbeteren op het gebied van comfort en verkeersveiligheid. Hierbij wordt gedacht het transparanter maken van de Scharnertunnel en ongelijkvloers verbinden van fietsers en voetgangers bij de Duitse Poort. In eerste instantie wordt gefocust op het verbeteren van de overwegveiligheid rondom de overweg Duitse Poort. Dit zal gebeuren in het hiervoor beschreven verdiepende onderzoek, maar ook in een verkennend onderzoek met ProRail dat op dit moment al loopt. Dit onderzoek focust zich op de overweg zelf met aandacht voor overwegveiligheid en is naar verwachting begin 2019 afgerond (fase 1). Het college besluit op basis van de resultaten uit fase 1 of gestart wordt met fase 2 waarin concrete maatregelen in detail worden uitgewerkt. Fase 2 geschiedt in cofinanciering door de weg- en spoorbeheerder.

7) Groene uitloper naar Brightlands Maastricht Health Campus

Een ambitie is om de Groene Loper aan de zuidzijde door te trekken naar Brightlands Maastricht Health Campus. Op dit moment is de eerste fase van de campusontwikkeling in volle gang. Deze ontwikkelingen krijgen prioriteit. Het doortrekken van de Groene Loper kan in een later stadium alsnog plaatsvinden.

8) Internationaal station

Bovenop de drielandentrein bestaat de ambitie om ook een IC-verbinding te realiseren tussen Eindhoven, Maastricht en Luik en Brussel. De exacte lijnvoering is onderwerp van studie.

Een dergelijke verbinding draagt bij aan de connectiviteit van de gehele Euregio en zorgt voor een beter grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat. Openbaar vervoer is bovendien een duurzaam alternatief voor de auto en vliegtuig met veel minder CO₂-uitstoot, wat bijdraagt aan het klimaatbeleid. Gemeente Maastricht wil in samenwerking met Provincie Limburg en de overige projectpartners in 2019 een haalbaarheidsstudie verrichten dat moet leiden tot een stappenplan van drielandentrein naar een IC-verbinding.

Naast de drielandentrein en een IC-verbinding naar Brussel zijn er ambities ten aanzien van aanvullende mobiliteitsdiensten waaronder hoogwaardig busvervoer, leenfietsen, deelauto's en MaaS) tussen knooppunten en kenniscentra en campussen in Zuid-Limburg en de Euregio.

Samen met Provincie Limburg, Maastricht Bereikbaar wil de gemeente Maastricht in 2019 een verkenning naar een concrete invulling van deze mobiliteitsdiensten uitvoeren.



9) Noordelijke ontwikkellocaties

In de stad ten westen en oosten van de spoorzone, maar ook aan de Maas, liggen industriële terreinen die in potentie kunnen worden herontwikkeld. Denk hierbij aan Sappi, Landbouwbelang, winkelcentrum Noorderbrug, François de Veijestraat, Botermijn, Mosa Meerssenerweg en Mosa Porselein. Sommige locaties zijn op dit moment volop in gebruik, het merendeel heeft op dit moment weinig tot geen interactie met de stad en omwonenden.

Het gaat om grote locaties waarvoor op dit moment nog onvoldoende programma is of die pas op termijn mogelijk beschikbaar komen. Maar aan de andere kant zijn het locaties in het centraal stedelijk gebied die vanwege de kwalitatief goede ligging en potentieel positieve uitwerking op de omgeving veel kunnen betekenen voor Maastricht. Op termijn kunnen ze, als de kans zich voordoet, worden herontwikkeld. In de tussentijd is te denken aan broedplaatsen of tijdelijke functies die de transitie ondersteunen. De herontwikkeling gebeurt in samenhang waarbij de verschillende locaties met elkaar worden verbonden. Hierbij kan een extra spoorkruisende of Maaskruisende verbinding een rol spelen. Bijkomend voordeel van deze ontwikkelingen is dat de geïsoleerde ligging van Wyckerpoort-Noord teniet wordt gedaan. Op dit vlak wordt vooral geanticipeerd op in de toekomst voorbij komende kansen en worden initiatieven getoetst aan de ambitienota.

3. Argumenten

Zie paragraaf 2. Gewenste situatie.

4. Alternatieven

Zie paragraaf 2. Gewenste situatie.

5. Financiën

Conform de gemeentelijke begroting worden de vervolgactiviteiten in het kader van Stad en Spoor in 2019 gefinancierd met Euro 300.000,- aan exploitatiemiddelen.

Daarnaast is in het meerjaren investeringsprogramma (MJIP) van de begroting 2019 is € 1.000.000 opgenomen voor de stationsomgeving met als deelaspecten:

- Het realiseren van een internationaal busstation (€300.000).



- Het realiseren van een scooterstalling in het stationsgebouw.
- De verdere verdieping op de verkeersstructuur in de stationsomgeving.
- En als vervolg hierop het uitvoeren van benodigde infrastructurele maatregelen.

Met dit raadstuk wordt de raad gevraagd €700.000 te voteren zodat de volgende activiteiten kunnen worden uitgevoerd:

- a) De voorbereiding en realisatie van een scooterstalling in het stationsgebouw inclusief een voorstel voor de exploitatie.
- b) De voorbereiding en inrichting van het westelijk voorplein.
- c) Een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving dat zich focust op de uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet en daarnaast op het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer.

De exploitatie van de scooterstalling wordt naar verwachting kostendekkend onder gebracht in de exploitatie van de ondergrondse fietsenstalling. Uw raad zal hierover in het voorjaar van 2019 worden geïnformeerd.

Daarnaast wordt getracht evenwichtige afspraken te maken over cofinanciering door betrokken projectpartners. Dit geldt voor zowel het werkbudget als de investeringen. Vanuit Maastricht Bereikbaar en ProjectbureauA2 is ieder Euro 150.000,- exclusief BTW aan cofinanciering toegezegd.

Op voorhand is niet duidelijk of de BTW op alle onderdelen volledig compensabel is. Hiertoe zal zekerheidshalve de belastingdienst om haar standpunt gevraagd worden. Bij de budgetraming is rekening gehouden met eventuele extra kosten vanwege de BTW.

De kredietvoting van de €300.000 voor het realiseren van het internationaal busstation wordt in een separaat raadvoorstel voorgelegd.

6. Vervolg

De gemeenteraad houdt op 11 december 2018 een stadronde over dit thema. Besluitvorming is voorzien begin 2019. Na vaststelling van de Ambitienota 'Over het Spoor' worden de activiteiten opgestart en zullen



die in de loop van 2019 en 2020 tot resultaat leiden. Naar verwachting zullen medio 2020 de resultaten van het verdiepend onderzoek beschikbaar zijn en ter besluitvorming worden voorgelegd aan het college en de gemeenteraad.

7. Participatie

In het kader van Stad en Spoor Maastricht is een intensief participatietraject doorlopen waarbij zoveel mogelijk doelgroepen (bewoners, ondernemers en eindgebruikers) zijn betrokken. In het kader van het Ambitienota hebben achtereenvolgens plaatsgevonden (zie bijlage 2). Specifiek voor de verkeersstructuur in de stationsomgeving hebben de bijeenkomsten plaatsgevonden met omwonenden, ondernemers en belangengroeperingen. (zie bijlage 12).

Net als tijdens de afgelopen periode zullen belanghebbenden zoals bewoners, reizigers en ondernemers bij de activiteiten worden betrokken. Het karakter van deze participatie zal verschillen per activiteit.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,
De Secretaris, De Burgemeester,
P.J. Buijtels. J.M. Penn-te Strake.

Raadsbesluit



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 27-11-2018., organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2018-37573;

BESLUIT:

1. Vaststellen van Ambitienota 'Over het Spoor' met:
 - als drie ambities het station Maastricht te ontwikkelen tot een internationaal knooppunt, de barrièrewerking van de spoorzone aan te pakken en een tweede voorkant te ontwikkelen aan de oostzijde;
 - als belangrijkste conclusies dat ondertunneling en/of het uitplaatsen van het emplacement naar buiten de stad geen realistische opties zijn,
 - kansrijk is een integrale visie voor het verbeteren van de oost-westverbindingen dwars op de spoorzone, de zogenaamde Groene Uitlopers, met nadrukkelijke relaties naar andere thema's zoals gezondheid, duurzaamheid, locatiekeuze onderwijs, vastgoed ontwikkeling rondom de Groene Loper en de maatschappelijke agenda.
2. Akkoord gaan met een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving dat zich focust op de uitwerking van de busroutevariant waarbij bussen rijden via de Sint Maartenslaan en het Sphinxlunet en daarnaast op het afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer. Dat verder uit gaat van het bestendigen van de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer in de Sint Antoniuslaan en afziet van de onderzochte routevarianten 1 'Alle bussen via Sint Maartenslaan' en 3 'Spreiden over Sint Antoniuslaan, Sint Maartenslaan, Stationsstraat en Sphinxlunet'.
3. Akkoord te gaan met het voteren van €700.000 uit het meerjaren investeringsprogramma 2019 (aanpak van de stationsomgeving) ten behoeve van:
 - De voorbereiding en realisatie van een scooterstalling in het stationsgebouw inclusief een voorstel voor de exploitatie.
 - De voorbereiding en inrichting van het westelijk voorplein.



- Een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van
26 februari 2019.

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit



Besluit:

Vóór het raadsvoorstel stemmen Dhr. Boelen (SPM), dhr. Brüll (CDA), mw. Demas (D66), mw. Eurlings-Tonnaer (D66), dhr. Gorren (SAB), dhr. Van der Gugten (GroenLinks), mw. Van Ham (PvdA), mw. Van der Heijden-Schaaf (CDA), mw. Hermens (GroenLinks), dhr. Janssen (GroenLinks), mw. Korsten (GroenLinks), dhr. Limpens (VVD), mw. Van Loo (CDA), dhr. Lurvink (M:OED), mw. Maassen (M:OED), dhr. Mermi (SPM), dhr. Passenier (GroenLinks), dhr. Peeters (CDA), dhr. Pulles (SP), mw. Schut (SP), dhr. Severijns (VVD), mw. Slangen (PvdA), dhr. Steijns (SPM) dhr. Wijnands (D66), dhr. Willems (SPM), mw. Van de Wouw-Simons (VVD).

Tegen het raadsvoorstel stemmen Dhr. Betsch (PVV), dhr. Van Est (50PLUS), dhr. Garnier (PVM), dhr. Smeets (PVM), dhr. Geurts (PVV) dhr. Gunther (Groep Gunther) en mw. Nuyts (LPM).

Het raadsvoorstel is aangenomen.