



Samenvatting

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten om vooralsnog af te zien van een afsluiting van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer. Het mogelijk afsluiten van de overweg is oorspronkelijk onderzocht als onderdeel van het landelijk verbeterprogramma overwegen van ProRail. Dit aangezien door de lange sluittijd en de kruispunten die aan beide zijden dicht op de overgang liggen er een risico op onveilige situaties bestaat. Tevens zou het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer mogelijk kunnen bijdragen aan het autoluwer maken Wyck en het verbeteren van de stationsomgeving. Uit nader onderzoek en gesprekken met een grote diversiteit aan belanghebbenden is echter geconcludeerd dat eventuele voordelen van de sluiting voor gemotoriseerd verkeer, zoals minder doorgaand verkeer en minder risico op onveilige situaties, momenteel niet opwegen tegen de nadelen, zoals het vergroten van de barrièrewerking voor auto's en de verwachte toename van verkeer op andere kwetsbare locaties zoals de overweg Alfons Ariënstraat en de Groene Loper. Door in te zetten op andere maatregelen die doorgaand verkeer ontmoedigen, waaronder het invoeren van 30 km/h op de Meerssenerweg, de Groene Loper en het aanpassen van de Wilhelminasingel en de Franciscus Romanusweg, zal naar verwachting de hoeveelheid doorgaand verkeer reeds afnemen en de veiligheid verhoogd worden. Dit zal komende jaren gemonitord worden en indien nodig kunnen in de toekomst aanvullende maatregelen getroffen worden.

Beslispunten

1. Af te zien van afsluiting van de overweg Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer.
2. De middelen die in de begroting gereserveerd zijn voor de afsluiting (€ 1,65 mln. MJIP) en omleggen busroutes (€ 600.000 jaarlijkse exploitatiemiddelen) laten vrijvallen. De resterende middelen voor autoluw Wyck (ca. €3 mln MJIP) blijven behouden en zullen ingezet worden voor de pilot autoluw Wijck en aanvullende maatregelen die bijdragen aan een autoluwer centrum.

Besluit burgemeester en Wethouders d.d. 10 juli 2023:

Conform.



Aanleiding

Op 21 december 2021 heeft de gemeenteraad besloten tot een aantal samenhangende verkeersmaatregelen in de stationsomgeving. In de aanloop hiervan is ook onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het sluiten van de overweg Duitsepoort voor het gemotoriseerd verkeer. De aanleiding voor het onderzoek naar de overweg Duitsepoort was het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond de spoorwegovergang en het terugdringen van het doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in het gebied) zodat de stationsomgeving autoluwer wordt. Dit onderzoek is gezamenlijk opgepakt met ProRail. Tijdens de participatie voorafgaand aan het raadsvoorstel in 2020 en 2021 is gebleken dat het draagvlak onzeker was. Daarom is destijds gedacht aan een proefperiode (pilot). Na evaluatie van de pilot zou dan afhankelijk van de bevindingen de maatregel definitief kunnen worden gemaakt of juist worden teruggedraaid. Echter, ook het draagvlak voor een pilot bleef onzeker. Uiteindelijk bleek ook dat cofinanciering vanuit het Rijk niet beschikbaar was in 2021. De maatregel is gezien bovenstaande geen onderdeel geworden van het raadsbesluit. In het raadsvoorstel staat wel dat zodra meer duidelijkheid bestaat over de cofinanciering en na verdiepend onderzoek onder andere naar de impact van de vestiging van het hoofdkantoor van DSM op de verkeersstromen, de besluitvorming over het al dan niet afsluiten van overweg Duitsepoort opnieuw zou worden afgewogen. Het raadsdossier behorende bij het besluit van 21 december 2021 is [hier](#) terug te vinden.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft inmiddels aangegeven alsnog bereid te zijn een besluit te willen nemen over de cofinanciering van de volgende fase van het project (planuitwerking) in combinatie met het opnemen van een zachte reservering voor de realisatiefase. Hiermee is er zicht op 50% cofinanciering. Aan gemeentelijke zijde zijn de financiële consequenties voor zowel de pilot als eventuele definitieve afsluiting gedekt in de gemeentelijke begroting.

Sinds 2021 is de context echter veranderd. Er is een nieuw coalitieakkoord waarin de ambitie om tot een autoluwer Wyck over te gaan nadrukkelijk gekoppeld is aan het bereiken van overeenstemming met inwoners en ondernemers hierover. In het college van 13 december 2022 is daarom afgesproken dat er eerst gesprekken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zouden plaatsvinden. Dit is gebeurd en daaruit blijkt dat het draagvlak zelfs nog lager is geworden dan in 2021.

Een andere verandering is dat inmiddels andere maatregelen in uitvoering zijn die ook al een effect zullen hebben op de hoeveelheid verkeer op de overweg Duitsepoort. Dit betreft:



- Het invoeren van 30 km/h op de Groene Loper (zowel door aanpassen bebording als aanvullende fysieke ingrepen in het wegprofiel);
- Het invoeren van 30 km/h op de Meerssenerweg vanaf de viaductweg (via het aanpassen van de bebording);
- Het aanpassen van de Wilhelminasingel en de kruispunten met de Sint Maartenslaan en de Franciscus Romanusweg;
- Het anders afstellen van de verkeerslichten op de kruising van de Wilhelminasingel en Stationsstraat.

Deze maatregelen zullen een remmend effect hebben op het aandeel doorgaand verkeer, zowel op de overweg zelf als ook op de andere wegen waardoor naar verwachting al meer verkeer door de tunnel zal gaan rijden en de verkeersveiligheid op de overweg al zal toenemen. Dit kan ook een autoluwer effect tot gevolg hebben. In de toekomst wordt ook de Franciscus Romanusweg zelf nog aangepast vanwege het verbreden van de Maasoever en tot slot wordt in het kader van Stad en Spoor samen met NS en ProRail onderzocht of het mogelijk is een fietsbrug aan te leggen over het spoor ter hoogte van de Sint Maartenslaan. Het lijkt gezien deze gewijzigde context nu verstandiger om eerst het effect van deze maatregelen op de verkeersstromen te monitoren alvorens in de toekomst eventuele aanvullende maatregelen te treffen.

1. Context

Omgevingsvisie 2040; Koester de Balans

Coalitieakkoord 2022-2026; Maastricht, stad van verbondenheid

Ambitienota Over het Spoor, 2018

Raadsvoorstel stationsomgeving; december 2021

2. Gewenste situatie

Het afsluiten van de overweg Duitsepoort kan op weinig draagvlak rekenen. Bovendien zijn er alternatieve maatregelen die reeds worden uitgevoerd die de hoeveelheid verkeer reeds zullen beperken. Op basis hiervan is het voorstel om nu niet over te gaan tot afsluiting van de Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer maar eerst het effect van de maatregelen die al worden uitgevoerd op de verkeersstromen te monitoren. Hierin zal ook het effect van de vestiging van het hoofdkantoor van DSM aan de Sint Maartenslaan op de verkeersstromen worden meegenomen. Afhankelijk van de uitkomst kan in de toekomst eventueel alsnog voor aanvullende maatregelen worden gekozen.



Met dit voorstel wordt tegemoetgekomen aan de overwegend negatieve signalen tegen een afsluiting van de overweg die tijdens de participatie zijn opgehaald, blijft de huidige autobereikbaarheid van ondernemingen in bijvoorbeeld Wyck en Heugemerveld behouden, evenals de autoverbinding tussen de aanliggende wijken voor de bewoners. Ook wordt voorkomen dat verkeer zich (deels) verplaatst naar andere kwetsbare locaties zoals de overweg Alfons Ariënstraat en de Groene Loper. Tevens zou door de afsluiting het verkeer op de Kennedysingel mogelijk toenemen terwijl dit ongewenst is.

3. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Het niet afsluiten van de overweg Duitsepoort heeft zowel een positieve als negatieve bijdrage aan duurzaamheid en gezondheid.

- Positief is dat er geen extra autokilometers hoeven worden gemaakt door bewoners van de aanliggende wijken. Voor bestemmingsverkeer betekent afsluiting namelijk dat moet worden om gereden. Ook wordt ongewenste verplaatsing van autoverkeer voorkomen waarmee de overlast zou worden verplaatst.
- Negatief is dat de hoeveelheid doorgaand verkeer op de route Meerssenerweg-Duitsepoort-Sphinxlunet minder afneemt dan wanneer er wel afsluiting zou plaatsvinden. Hoe groot precies het verschil is kan niet gezegd worden omdat niet bekend is wat het effect van de in deze nota genoemde maatregelen is die momenteel wel uitgevoerd worden. Die worden eerst gemonitord.

4. Effect op de openbare ruimte

Door het niet afsluiten van de overweg Duitsepoort is het realiseren van een busvrije Stationsstraat (vaak de Ramblas genoemd) vooralsnog niet kansrijk. Een bijkomend effect van het afsluiten van de Duitsepoort was namelijk dat lijnbussen gebruik zouden kunnen maken van de route via het Sphinxlunet als alternatief voor de Stationsstraat. Zonder afsluiting van de Duitsepoort en de hiermee gepaard gaande vermindering van autoverkeer rondom de Duitse Poort is dit niet mogelijk (zie bijlage 2). Andere opties voor alternatieve busroutes (alle bussen door de Sint Maartenslaan of maximale spreiding en ook bussen door de Sint Antoniuslaan) zijn in 2018 met een raadsbesluit al komen te vervallen.

Dit betekent ook dat van een eventuele herinrichting van de Stationsstraat vooralsnog geen sprake is. Het was de bedoeling om in het deel tussen het station en de Wilhelminasingel eenzelfde inrichting te creëren als in het deel vanaf de Wilhelminasingel tot aan de Servaasbrug. Dit is niet mogelijk als de bus door de Stationsstraat blijft rijden.

5. Personeel en organisatie

Niet van toepassing



6. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Niet van toepassing

7. Financiën

Er zijn geen financiële consequenties ten aanzien van reeds gemaakte kosten. Het vooronderzoek door ProRail is gefinancierd vanuit het 'Landelijk Verbeterprogramma Overwegen' van het Rijk. Ten aanzien van de realisatiefase geldt dat de cofinanciering vanuit het Rijk nog niet was toegekend.

De door de gemeente gereserveerde middelen in het MJIP voor de afsluiting (€ 150.000 voor de uitvoering van de pilot en € 1,5 miljoen voor realisatie) kunnen vrijvallen. Datzelfde geldt voor de €600.000 jaarlijkse exploitatiemiddelen die bedoeld waren om eventuele extra kosten van Arriva vanwege verleggen van de busroutes en hiermee gepaard gaande langere reistijd en extra bussen te kunnen vergoeden. Dit is vooralsnog namelijk niet aan de orde.

Vanuit de ambitie autoluw Wyck waren ook middelen gereserveerd voor het aanpassen van de Stationsstraat en omgeving (€ 2,4 miljoen MJIP). Door het afsluiten van de Duitsepoort werd het namelijk mogelijk om de bussen uit de Stationsstraat te halen en via alternatieve routes te laten rijden. De Stationsstraat zou op het stuk tussen het station en de Wilhelminasingel vervolgens aangepast worden op het beeld vergelijkbaar met dat tussen de Wilhelminasingel en de Servaasbrug. Nu de bussen door de stationsstraat blijven rijden is die aanpassing niet mogelijk. Deze middelen zullen voor andere maatregelen die bijdragen aan een autoluw centrum ingezet worden, zoals het verlagen van de snelheid en herinrichting waardoor meer ruimte voor wandelaars, fietsers en andere functies ontstaat.

8. Aanbestedingen

Niet van toepassing

9. Participatie tot heden

In eerste aanleg zijn in de aanloop naar het raadsvoorstel van december 2021 diverse informatiebijeenkomsten en gesprekken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden gevoerd. Hieruit bleek toen al een relatief laag draagvlak.

In voorjaar 2023 zijn aanvullend nog een tweetal acties uitgevoerd om belanghebbenden opnieuw naar hun mening te vragen ten aanzien van de afsluiting overweg Duitsepoort:



- 1) Met een peiling per mail gericht aan alle mensen die tijdens het proces “verkeersstudie stationsomgeving” in 2020 en 2021 zich daarvoor hebben aangemeld. Hieruit bleek een meerderheid tegen de afsluiting te zijn. Enkele voorstanders gaven aan dat zij aan een eventuele afsluiting wel aanvullende voorwaarden wilden stellen, zoals geen verlegging van busroutes.
- 2) Met een informatieavond op 3 april 2023 in La Belletsa in het Heugemerveld. Dit laatste op verzoek van de betrokken buurtnetwerken zodat de voor- en nadelen nogmaals goed uitgelegd en vragen beantwoord konden worden. De informatieavond op 3 april werd goed bezocht door o.a. bewoners en ondernemers van Heugemerveld, Ceramique, Wyck, Wyckerveld, Scharn, Groene Loper, Meerssenerweg en Heer. Tijdens deze avond bleek dat het merendeel van de aanwezigen tegen de afsluiting was. De reden hiervoor is met name het wegvallen van een verbinding tussen de wijken en de vrees voor een ongewenste verplaatsing van het verkeer. Vaak genoemd wordt de ongewenste toename van verkeer op de Groene Loper en de overweg Alfons Ariënsstraat. Ondernemers in Wyck, maar bijvoorbeeld ook de LIDL in Heugemerveld en de Carwash USA aan de Bloemenweg vrezen voor de bereikbaarheid van hun zaak en bewoners gebruiken deze overgang regelmatig zelf. Q-park heeft aangegeven tegen de afsluiting van de Duisepoort te zijn vanwege de slechtere bereikbaarheid van de parkeergarages in Wyck. Arriva geeft aan eveneens geen voorstander te zijn van de afsluiting als dit in de toekomst gekoppeld zou worden aan een verlegging van de busroutes over de Sphinxlunet. Bewoners van de Meerssenerweg willen graag een afname van het verkeer, maar geven aan dat dit wellicht ook op een andere manier kan, bijvoorbeeld door maatregelen op de Meerssenerweg zelf waardoor deze onaantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer. Spoorbeheerder ProRail is groot voorstander van deze afsluiting.

10. Voorstel

1. Af te zien van afsluiting van de overweg Duisepoort voor gemotoriseerd verkeer.
2. De middelen die in de begroting gereserveerd zijn voor de afsluiting (€ 1,65 mln. MJIP) en omleggen busroutes (€ 600.000 jaarlijkse exploitatiemiddelen) laten vrijvallen. De resterende middelen voor autoluw Wyck (ca. €3 mln MJIP) blijven behouden en zullen ingezet worden voor de pilot autoluw Wijck en aanvullende maatregelen die bijdragen aan een autolower centrum.

11. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De maatregelen die reeds in uitvoering zijn, zoals het verlagen van de snelheid op de Groene Loper, Meerssenerweg en de aanpassing van de Wilhelminasingel en kruispunten met de Stationsstraat, Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg worden doorgezet en de effecten op de hoeveelheid



verkeer gemonitord. Hierin zal ook het effect van de vestiging van het hoofdkantoor van DSM aan de Sint Maartenslaan op de verkeersstromen worden meegenomen. Afhankelijk van de effecten kan in de toekomst eventueel geconstateerd worden dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

Collegevoorstel