



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
 - B. Er is wel overeenstemming
 - C. Er heeft overleg plaatsgevonden met wethouders Aarts en Van Grootheest
- d.d. 26 januari 2015

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)

Stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht

1. Aanleiding.

Momenteel wordt in de gemeente Maastricht aan drie majeure infrastructurele projecten gewerkt:

- A2 Project Maastricht (uitvoeringsfase);
- Noorderbrugtracé (aanbestedingsfase);
- Tram Vlaanderen Maastricht (voorbereidingsfase).

In het kader van het A2 Project Maastricht is ook een nieuwe ontsluiting gerealiseerd voor het bedrijventerrein Beatrixhaven. Hierdoor veranderen de verkeersstromen naar en door het bedrijventerrein Beatrixhaven.

Het bedrijventerrein Beatrixhaven beschikt tevens over een spoorontsluiting c.q. spoornetwerk.

Als gevolg van de hierboven belichte situatie is de spoorwegovergang Limmelderweg - Hoekerweg niet langer noodzakelijk. Er is immers thans sprake van twee ongelijkvloerse verbindingen voor respectievelijk autoverkeer (Nieuwe Limmelderweg) en fietsverkeer (Kanjelpad ter plaatse van het treinstation Maastricht Noord).

In het kader van het project Noorderbrugtracé wordt onder meer de Noorderbrug partieel verlegd, wordt een nieuw op- en afrittencomplex gerealiseerd, alsmede wordt de ontsluiting van de bedrijvenlocatie waar Sappi en Wesly zijn gesitueerd, gewijzigd.

In dat kader dient de bestaande spoorwegovergang Bosscherweg te worden aangepast alsmede dient een nieuwe bedrijfsspoorwegovergang te worden gerealiseerd t.b.v. de bedrijvenlocatie waar de bedrijven Sappi en Wesly gevestigd zijn.

Om deze spoor gerelateerde ingrepen te mogen aanbrengen dient een zogenaamde stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht te worden opgesteld. Deze risicoanalyse is opgesteld naar aanleiding van verschillende toekomstige wijzigingen aan spoorwegovergangen op het grondgebied van de gemeente Maastricht.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dient op grond van de Derde Kadernota Railveiligheid dergelijke veranderingen te toetsen en goed te keuren. In de wet is vastgelegd dat veranderingen niet mogen leiden tot een verslechtering van de veiligheidssituatie. Zonder goedkeuring van ILT is het niet toegestaan dergelijke wijzigingen aan te brengen.



Uw college is op 4 november 2014 reeds uitvoerig geïnformeerd over onderhavige kwestie. Thans wordt uw college de besluitvormingsnota ter zake voorgelegd.

2. Relatie met bestaand beleid.

- Programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar 2012-2014 waarin de aanleg van de Kraakweg is opgenomen.
- Project A2 Maastricht waarin de aanleg van de nieuwe ontsluiting Beatrixhaven is voorzien (en medio 2014 is gerealiseerd).
- Project Noorderbrugtracé waarin voorzien is de verandering van de spoorwegovergang Bosscherweg en de aanleg van een nieuwe bedrijfsspoorwegovergang t.b.v. de bedrijvenlocatie waar de bedrijven Sappi en Wesly gevestigd zijn.

Voorts wordt erop gewezen dat in het kader van het project Tram Vlaanderen Maastricht met het ministerie van Infrastructuur en Milieu overleg wordt gevoerd over een mogelijke statuswijziging van een deel van de goederenspoorlijn Maastricht - Lanaken, te weten van 'Hoofdspoor' naar 'Lokaal Spoor'. Dit is een separaat traject dat derhalve los staat van het voorgaande.

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Voor de gemeente Maastricht is de realisatie van de drie majeure infrastructurele projecten van groot belang. Deze dragen namelijk in belangrijke mate bij aan een robuuste bereikbaarheid van stad en (Eu)regio.

Tegelijkertijd dienen de veranderingen ter plaatse van de verschillende bestaande (en nieuw te realiseren) spoorwegovergangen er niet toe te leiden dat de overwegveiligheid afneemt. De spoorwegwet laat dit niet toe. En ILT ziet erop toe.

Gelet hierop dient een veiligheidsrisico toename op de ene plaats te worden gecompenseerd door een veiligheidsrisico afname op de andere plaats.

Hiertoe hebben wij een stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht opgesteld. Deze stadsbrede risicoanalyse is in nauwe samenspraak met ProRail opgesteld.

Er is sprake van een risico toename op de navolgende locaties:

- Bestaande (en deels aan te passen) spoorwegovergang Bosscherweg (als gevolg van project Noorderbrugtracé);
- Nieuwe bedrijfsspoorwegovergang Commandeurslaan (Sappi) (als gevolg van project Noorderbrugtracé).

Verder is opgenomen dat:

- bestaande overwegen aan de Fregatweg en t.b.v. fietsers en ontsluiting Mora de Limmelderweg - Galjoenweg gehandhaafd blijven (scenario 1) *of*
- bestaande overweg t.p.v. Fregatweg wordt opgeheven (d.m.v. een knip van de Fregatweg) en de Kraakweg wordt aangelegd (scenario 2).



Onderdeel van scenario 1 heeft ook tot gevolg dat de busroute voor de pendelbussen van en naar het P&R-terrein Maastricht Noord in die situatie wordt getraceerd via de route Fregatweg-Hoekerweg.

De definitieve overwegingen en voorstellen ter zake van bovenstaande twee scenario's wordt op een later tijdstip aan uw college ter besluitvorming voorgelegd.

Van de zijde van ProRail en ILT is aangegeven dat het door de gemeente Maastricht gewenste derde scenario - te weten het handhaven van de overweg Fregatweg en het realiseren van de Kraakweg te samen - niet past binnen de beleidsregels m.b.t. het spoor. Verkenningen om een uitzonderingsbepaling te bewerkstelligen zijn niet succesvol gebleken.

Het opheffen van de spoorwegovergang Limmelderweg - Hoekerweg draagt bij tot een risicoafname op het gebied van de overwegveiligheid.

Aangezien het opheffen van een spoorwegovergang leidt tot het onttrekken van een verkeersbestemming, dient dit te worden geformaliseerd door middel van een zogenaamde onttrekkingsprocedure in het kader van de Wegenverkeerswet. Deze bevoegdheid ligt bij de raad.

De stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht toont aan dat er per saldo geen sprake is van een risico-toename van de overwegveiligheid in Maastricht. Tijdens de voorbereidingen van de stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht zijn ook andere mogelijke compenserende maatregelen de revue gepasseerd, maar deze hadden ook evidente nadelen.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Niet van toepassing.

5. Personeel & Organisatie.

Niet van toepassing.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Niet van toepassing.

8. Beheersparagraaf IBOR.

Niet van toepassing.



9. Financiën

De kosten voor de realisatie van nieuwe c.q. aanpassing van bestaande spoorwegovergangen binnen het projectgebied van het project Noorderbrugtracé zijn voorzien binnen het budgettaire kader van voornoemd project.

De kosten voor de aansluitende werkzaamheden op de recent in gebruik genomen nieuwe ontsluiting Beatrixhaven zijn voorzien in de gereserveerde projectbudgetten voor de Kraakweg (BBMB 2012-2014).

De kosten voor het saneren van de spoorwegovergang Limmelderweg - Hoekerweg zijn thans nog niet bekend. Hiervoor wordt t.z.t. in samenwerking met ProRail een saneringsplan opgesteld alsmede een bijbehorende kostenraming. Voorts zal in onderhandeling met ProRail worden gebracht de wijze waarop de saneringskosten worden gedekt tussen betrokken partijen. Eerst nadat dit is uitgewerkt komen we bij uw college terug met een nader uitgewerkt voorstel ter zake.

10. Voorstel.

1. Instemmen met stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht.
2. Instemmen met informeren raad conform bijgevoegde concept raadsinformatiebrief.
3. Instemmen met het formeel aanbieden van de stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht aan ProRail met het verzoek deze door te geleiden naar ILT met een positief advies.

11. Vervolg / Planning.

- Formeel aanbieden stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht aan ProRail respectievelijk ILT (februari 2015).
- Informeren raad d.m.v. raadsinformatiebrief (februari 2015).
- Goedkeuring ILT (naar verwachting maart 2015).
- Raadsbesluit(en) onttrekking spoorwegovergang Limmelderweg – Hoekerweg (medio respectievelijk najaar 2015).
- Realisatie werkzaamheden spoorwegovergangen Beatrixhaven (2015).
- Realisatie diverse werkzaamheden spoorwegovergangen in het kader van Noorderbrugtracé (2017).