



Raadsvergadering	
Volgnummer	144-2015
Onderwerp	Onttrekking aan het openbaar verkeer van de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg
Programmanummer	12 Verkeer en mobiliteit
Registratienummer	2015-40078
Collegevergadering	24-11-2015
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	JPM van Tol Telefoonnummer: 043-350 4563 jan.van.tol@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht bijlage 3 Zienswijze Buurtbelangen Nazareth bijlage 4 Zienswijze L. Jansen
Ter inzage in raadsportefeuille	

### AAN DE GEMEENTERAAD

#### Samenvatting

Op 10 februari 2015 is door het college van B&W de "Stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht" vastgesteld. Deze risicoanalyse is opgesteld naar aanleiding van verschillende toekomstige wijzingen aan spoorwegovergangen in het kader van het project Noorderbrugtracé op het grondgebied van gemeente Maastricht.

In deze risicoanalyse is opgenomen dat de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg opgeheven dient te worden. Dit ter compensatie van de wijzigingen aan spoorwegovergangen in het kader van het project Noordebrugtracé. Wij achten het opheffen van deze overweg acceptabel, gelet



op de aanwezige alternatieve veilige routes, die voorhanden zijn en welke niet of tot beperkte omrijdafstanden leiden.

Een spoorwegovergang is een "openbare weg" in de zin van de Wegenwet. Om een spoorwegovergang te kunnen opheffen dient eerst een procedure in het kader van de Wegenwet te worden gevolgd om de spoorwegovergang te onttrekken aan de openbaarheid. Uw raad wordt voorgesteld het besluit te nemen om de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg te onttrekken aan het openbaar verkeer om zodoende opheffing van de spoorwegovergang juridisch mogelijk te maken.

### **Beslispunten**

1. De tegen het voornemen tot onttrekking van de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg ingebrachte zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. De ingebrachte zienswijzen niet te volgen;
3. De spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg te onttrekken aan het openbaar verkeer ingevolge artikel 9 van de Wegenwet.

#### **1. Aanleiding, bevoegdheden en context.**

Aanleiding:

In het kader van het A2 Project Maastricht is een nieuwe ontsluiting gerealiseerd voor het bedrijventerrein Beatrixhaven, de Nieuwe Limmelderweg. Hierdoor veranderen de verkeersstromen naar en door het bedrijventerrein Beatrixhaven. Dit bedrijventerrein beschikt tevens over een spoorontsluiting c.q. spoornetwerk.

Naast voornoemde nieuwe ontsluiting in relatie tot het autosnelwegennetwerk, is tevens sprake van een recentelijk in gebruik genomen nieuwe ongelijkvloerse spoorwegkruising (tunnel) ter plaatse van de Balijeweg en tenslotte is ook voor het langzaam verkeer sprake van recentelijk gerealiseerde een ongelijkvloerse spoorkruising ter hoogte van het treinstation Maastricht Noord (Kanjelpad).

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



In het kader van het project Noorderbrugtracé dient de bestaande spoorwegovergang Bosscherweg te worden aangepast alsmede een nieuwe bedrijfsspoorwegovergang te worden gerealiseerd t.b.v. de bedrijvenlocatie Noorderbrug waar de bedrijven Sappi en Wesley gelegen zijn.

Om deze spoorgerelateerde ingrepen te mogen aanbrengen is een zogenaamde stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen Maastricht opgesteld. Deze risicoanalyse is opgesteld naar aanleiding van verschillende toekomstige wijzigingen aan spoorwegovergangen op het grondgebied van gemeente Maastricht. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 10-02-2015 ingestemd met deze risicoanalyse. Een dergelijke risicoanalyse dient te worden opgesteld in het kader van de 'Derde Kadernota Railveiligheid' (juni 2010), waarin is opgenomen dat een initiatiefnemer dient aan te tonen middels een risicoanalyse dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat als gevolg van wijzigingen aan spoorwegovergangen. Dit geldt zowel voor nieuwbouw, alsmede voor wijzigingen aan bestaande overwegen.

Uit genoemde risicoanalyse is gebleken de stadsbrede overwegveiligheid zal afnemen t.g.v. de wijzigingen van de spoorwegovergangen bij de Bosscherweg

Een van de conclusies van de stadsbrede risicoanalyse is dat de functie van de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg wordt overgenomen door de hierboven genoemde ongelijkvloerse kruisingen, waardoor deze spoorwegovergang niet meer noodzakelijk is voor het functioneren van de bereikbaarheid van de in de omgeving gesitueerde functies.

Het opheffen van betreffende spoorwegovergang levert veiligheidswinst ter plekke op en dient tevens dienen als compensatie voor de afname van de stadsbrede overwegveiligheid t.g.v. de wijzigingen aan de spoorwegovergangen bij de Bosscherweg.

Bevoegdheid:

Ingevolge artikel 9 van de Wegenwet is de gemeenteraad het enig bevoegde orgaan om tot onttrekking van deze spoorwegovergang te besluiten.

Context:

- Project A2 Maastricht, waarin 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 aangrenzende bedrijvenlocatie.
- Collegebesluit inzake de Stadsbrede risicoanalyse "Overwegen binnen de gemeente Maastricht, overkoepelende analyse" d.d. 10-02-2015.

## 2. Gewenste situatie.

Voor de bereikbaarheid van de gemeente Maastricht is de realisatie van enkele majeure infrastructurele projecten zoals A2-ondertunneling, ontsluiting Beatrixhaven en Noorderbrugtracé van groot belang. Deze dragen in belangrijke mate bij aan een robuuste bereikbaarheid van stad en (Eu)regio. Tegelijkertijd dienen de veranderingen ter plaatse van de verschillende spoorwegovergangen er niet toe te leiden dat de overwegveiligheid in onze gemeente afneemt. Dit laat de landelijke regelgeving ter zake niet toe. (Derde Kadernota Railveiligheid (juni 2010)).

Gelet hierop dient een veiligheidsrisicotoename op de ene plaats gecompenseerd te worden door een veiligheidsrisicoafname op de andere plaats. Hiertoe is een stadsbrede risicoanalyse spoorwegovergangen opgesteld in nauwe samenspraak met ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Betrokkenen hebben ingestemd met voorliggende risicoanalyse.

Het opheffen van de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg draagt bij aan risicoafname op het gebied van de overwegveiligheid en compenseert de toename van de overwegonveiligheid t.g.v. het project Noorderbrugtracé.

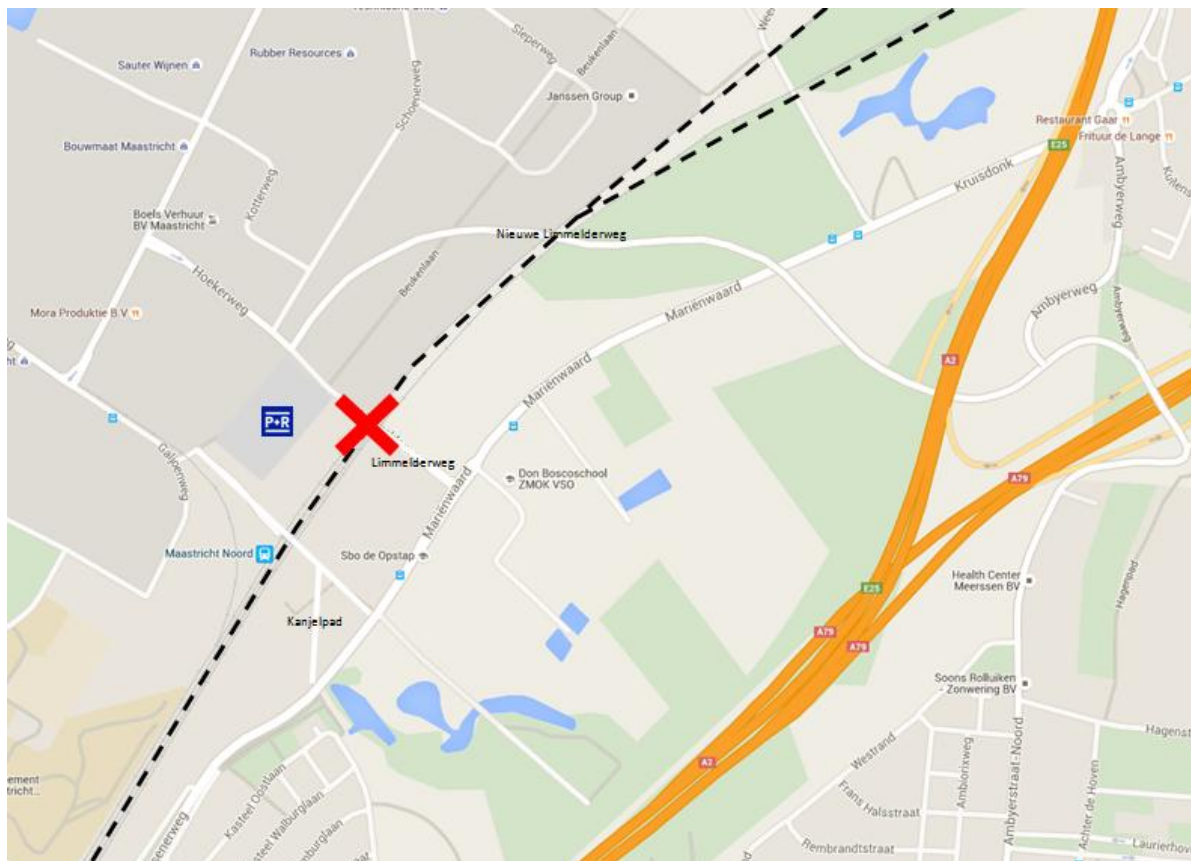
Deze spoorwegovergang is daarbij niet meer benodigd omdat de functie van deze overweg wordt overgenomen door de ongelijkvloerse kruisingen van de Nieuwe Limmelderweg en het Kanjelpad.

Om voornoemde redenen komt de bestaande spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg te vervallen en dient deze op grond van artikel 9 Wegenwet onttrokken te worden aan het openbaar verkeer.

Nadat de administratief-juridische procedure tot onttrekking van de overweg Limmelderweg-Hoekerweg is afgerond zal door ProRail - in nauwe samenwerking met de gemeente Maastricht - een saneringsplan opstellen m.b.t. de te nemen maatregelen ter plaatse; dit bestaat onder meer uit



het saneren van enkele spoortechnische zaken, alsmede het fysiek veilig afsluiten van de weginfrastructuur ter plaatse (o.a. bebording, hekwerken e.d.).



Raadsvoorstel

Figuur: Locatie overweg Limmelderweg-Hoekerweg

### 3. Argumenten.

Om de onttrekkingprocedure zorgvuldig voor te bereiden is het voornemen van het onttrekken aan de openbaarheid van de spoorwegovergang op 3 juli 2015 gepubliceerd, heeft gedurende 4 weken ter inzage gelegen en is schriftelijk mede gedeeld aan belanghebbenden, waarbij belanghebbenden in de gelegenheid werden gesteld om zienswijzen in te dienen. Er zijn twee zienswijzen ingediend, te weten door Buurtbelangen Nazareth en door mevrouw L. Jansen.

Deze zienswijzen zijn binnen de daarvoor geldende termijn ontvangen. De indieners van de zienswijzen zijn aan te merken als belanghebbende. De zienswijzen zijn derhalve ontvankelijk.



A. Zienswijze Buurtbelangen Nazareth:

1. Een sanering van deze spoorwegovergang is ongewenst, omdat dit zal leiden tot verkeersoverlast in de aanliggende buurten Limmel, Nazareth en Beatrixhaven. Ook wordt verwacht dat dit gevaarlijke situaties zal opleveren voor het daar te bouwen kindcentrum;
2. De P&R Maastricht Noord wordt minder goed bereikbaar.
3. De Samenwerkende Industrierreinen Maastricht en ondernemers op het bedrijventerrein Beatrixhaven zijn geen voorstander van de sanering van deze spoorwegovergang.

*Antwoord op zienswijze Buurtbelangen Nazareth:*

1. Het saneren van de overweg Limmelderweg-Hoekerweg zal niet bijdragen aan een toename van sluipverkeer door de diverse wijken en gebieden. Voor de meeste verkeerssoorten zijn veilige alternatieve routes beschikbaar via o.a. de fietstunnel Kanjelpad en de spoorwonderdoorgang Balijeweg. Voor slechts een zeer beperkt deel van het verkeer geldt dat men dient om te rijden via o.a. Bunde en de Viaductweg. Dat geldt ook voor het te bouwen kindcentrum (locatie Hoolhuis). De uitvoering van de sanering valt daarnaast zo goed als samen met de opening van de A2-tunnels, hetgeen een verlichting van de verkeersdruk oplevert in betreffende gebieden (minder sluipverkeer).
2. Het parkeerterrein Station Maastricht Noord (P&R) is met name gerealiseerd voor automobilisten, die vanuit de wijde omtrek komen. Voor deze reizigers – bestaande uit bezoekers van de binnenstad en werkers in de stad – kan het aantrekkelijk zijn om een deel van hun reis met de auto te maken en het laatste stukje naar de (binnen)stad met het openbaar vervoer te doen. Dit betreft dan ook met name automobilisten, die via het autosnelwegennet komen en gaan. Voor hen is de – in het kader van het A2 Project – gerealiseerde nieuwe verbindingsweg en knooppunt A2/A79 – Beatrixhaven een aantrekkelijke en daarom de meest aangewezen route. Dit verandert niet door de sanering van de overweg Limmelderweg-Hoekerweg. Voor inwoners uit Nazareth en Marienwaard is het treinstation uitstekend bereikbaar per fiets via het Kanjelpad en de Balijeweg en per auto via de Balijeweg. De bereikbaarheid van het treinstation vanuit Limmel en de Beatrixhaven wijzigt niet als gevolg van het saneren van deze overweg.
3. Ook voor de Samenwerkende Industrierreinen Maastricht (SIM) zijn over dit voornemen rechtstreeks op de hoogte gesteld en zij hebben geen zienswijze ingediend.

*Conclusie: deze zienswijze is naar onze mening ongegrond*



B. Zienswijze mevrouw L. Jansen:

Deze overgang wordt zeer vaak gebruikt en wij moeten anders geheel omrijden via spoor Vaeshartelt met kleine binnenweg of Bunde of Limmel.om in de Beatirix haven te komen. Dit gaat een extra tijd en files kosten..

*Antwoord op zienswijze mevrouw L. Jansen:*

Er is een geschikte route beschikbaar tussen enerzijds het bedrijventerrein Beatrixhaven en anderzijds het autosnelwegennet A2/A79 via de Nieuwe Limmelderweg. Tegelijkertijd zijn er ook voldoende alternatieve routes beschikbaar tussen enerzijds Nazareth en anderzijds Limmel en Beatrixhaven; gewezen wordt op de route via de tunnel Balijeweg (met hoogtebeperking) en routes via de Viaductweg en via de rotonde Bunde. In sommige gevallen zal sprake zijn van enige omrijdafstand, maar deze is voor de meeste verkeersbewegingen heel beperkt. Mevrouw Jansen woont in het zuidelijke deel van Nazareth en kan via de Balijeweg de meeste bestemmingen in Beatrixhaven en Limmel bereiken zonder omwegen. Voor het overige wordt verwezen naar bovenstaande beantwoording

*Conclusie: deze zienswijze is naar onze mening ongegrond.*

**4. Alternatieven.**

Op het grondgebied van Maastricht zijn geen realistische alternatieven beschikbaar om elders een spoorwegovergang te saneren.

**5. Financiën.**

Nadat een saneringsplan is opgesteld zal ter zake ook een definitieve kostenraming beschikbaar zijn. Binnen de projectbegroting van het project Noorderbrugtracé zijn daartoe middelen gereserveerd. Voorts ligt het ook in de rede dat van de zijde van ProRail hieraan een financiële bijdrage wordt verleend.

Te zijner tijd wordt aan het college het saneringsvoorstel, inclusief de kostenraming en dekkingsvoorstel van de kosten, aangeboden.



## 6. Vervolg.

Het voorstel betreft een besluit tot onttrekken van een weg aan de openbaarheid ingevolge artikel 9 van de Wegenwet.

- Nadat de gemeenteraad heeft besloten tot onttrekking wordt het besluit in de stadskrant "1Maastricht" gepubliceerd en aan de indieners van de zienswijzen toegezonden Het besluit ligt vervolgens 6 weken ter inzage (najaar 2015).
- Tegen dit besluit staat vervolgens de door de Algemene wet bestuursrecht aangegeven bezwaar- en beroepsprocedure open (begin 2016).
- Eventuele procedure Raad van State (2016-2017)
- Na afronding van de administratief-juridische procedure wordt saneringsplan opgesteld (m.m.v. ProRail) (2016).
- Besluitvorming over saneringsplan (m.m.v. ProRail) (2016).
- Aanbesteding en uitvoering sanering overweg Limmelderweg-Hoekerweg (door ProRail).(na evt. RvS beslissing; 2016-2017).

## 7. Participatie

Om de onttrekkingprocedure zorgvuldig voor te bereiden is het voornemen van het onttrekken aan de openbaarheid van de spoorwegovergang gepubliceerd, heeft gedurende 4 weken ter inzage gelegen en is schriftelijk mede gedeeld aan belanghebbenden, waarbij belanghebbenden in de gelegenheid werden gesteld om zienswijzen in te dienen. Er zijn twee zienswijzen ingediend.

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





Bijlage 1.

**DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,**

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 24 november 2015, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2015-40078;

gelet op Artikel 9 Wegenwet;

**BESLUIT:**

1. De tegen het voornemen tot onttrekking van de spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg ingebrachte zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. De ingebrachte zienswijzen ongegrond te verklaren;
3. De spoorwegovergang Limmelderweg-Hoekerweg te onttrekken aan het openbaar verkeer ingevolge artikel 9 van de Wegenwet.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 5 januari 2016.

de griffier,

de voorzitter,

**OVERWEGEN BINNEN DE GEMEENTE MAASTRICHT,  
OVERKOEPELENDE ANALYSE**

GEMEENTE MAASTRICHT

8 december 2014  
078105107:B - Definitief  
D01011.000866.0100



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>2</b>
1.1	Uitgevoerde risicoanalyses .....	2
1.2	Aanleiding tot deze overkoepelende analyse .....	4
1.3	Afbakening overkoepelende analyse .....	5
1.4	Referentiedocumenten .....	6
<b>2</b>	<b>Geanalyseerde projecten</b> .....	<b>7</b>
2.1	Limmelderweg, lijncode 063 .....	7
2.2	Opwaardering overweg Limmelderweg tot Kraakweg of handhaving Fregatweg .....	8
2.3	Nieuwbouw overweg in de toegang naar Sappi .....	11
2.4	Herindeling overweg Bosscherweg en nieuwbouw langzaamverkeer-overweg.....	11
<b>3</b>	<b>Beoordeling overwegen</b> .....	<b>13</b>
3.1	Beoordeling overwegen algemeen .....	13
3.2	Beoordeling overwegen Maastricht .....	13
<b>4</b>	<b>Overkoepelende analyse en conclusie</b> .....	<b>17</b>
4.1	Verandering overwegveiligheid .....	17
4.2	Conclusie.....	18
	<b>Colofon</b> .....	<b>20</b>

# 1 Inleiding

Binnen de gemeente Maastricht zijn meerdere projecten in de planvormings- of uitvoeringsfase.

Binnen deze projecten komen de volgende overwegen in beeld:

- Limmelderweg, spoorbaan Maastricht - Sittard/Heerlen, opheffen van een viersporige overweg.
- Balijeweg, spoorbaan Maastricht - Sittard/Heerlen, opheffen van een viersporige overweg.
- Limmelderweg, aansluiting Beatrixhaven, verbreding en upgrading van de bestaande overweg.
- Verlengde Beukenlaan, aansluiting Beatrixhaven, nieuwbouw van een enkelsporige overweg voor uitsluitend langzaam verkeer.
- Fregatweg/Galjoenweg, aansluiting Beatrixhaven, plaatsing van een verkeersregelininstallatie.
- Fregatweg, Beatrixhaven, overwegen in bedrijfsinritten, verbeteren opvallendheid door onder andere het plaatsen van actieve waarschuwingmiddelen bij de overwegen in de bedrijfsinritten.
- Sappi, spoorbaan Maastricht - Lanaken, nieuwbouw van een enkelsporige overweg in een nieuwe toegang naar het terrein van de papierfabriek Sappi.
- Bosscherweg, spoorbaan Maastricht - Lanaken, herindeling van de enkelsporige overweg in de Bosscherweg met de nieuwbouw van een direct naastgelegen in twee richtingen te berijden dubbelsporig fietspad.

Op de foto's 1 en 2 vindt u de ligging van deze overwegen binnen Maastricht.

Volgens de Derde Kadernota Railveiligheid van juni 2010 [01] dient, vooraf aan de aanpassing van een bestaande overweg of de bouw van een nieuwe overweg, een risicoanalyse uitgevoerd te worden om na te gaan of de aanpassing geaccepteerd kan worden. De initiatiefnemer, in dit geval de gemeente Maastricht, moet met een risicoanalyse aantonen dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. Dat geldt zowel voor nieuwbouw/verbouw, als voor een functiewijziging met daardoor een ander gebruik van de overweg. Maar ook het opheffen van een overweg vraagt om een risicoanalyse. Het laatste vooral als er geen alternatief wordt aangeboden in de vorm van een tunnel of viaduct en het verkeer dus via een andere, mogelijk onveiliger, route haar weg moet vervolgen. Er zal dan een juiste afweging gemaakt moeten worden tussen het handhaven van de bestaande overweg en het accepteren van het daarbij aanwezige gebruiksrisico of het opheffen van de overweg en het accepteren van het gebruiksrisico van de omleidingsroute.

## 1.1 UITGEVOERDE RISICOANALYSES

Voor de volgende projecten is een risicoanalyse overwegveiligheid uitgevoerd.

### *Limmelderweg in de hoofdbaan naar Sittard/Heerlen*

Voor het opheffen van de overweg in de Limmelderweg op lijncode 063, is een analyse [06] uitgevoerd voor de tijdelijke situatie. Dat is de tijd tussen het gereedkomen van de halte Maastricht Noord en het opheffen van de overweg na openstelling van het viaduct over de spoorbaan in de verbinding naar onder andere de A2.



Foto 1 – Spoorlijn Maastricht – Sittard (dikke rode lijn) en gebied Beatrixhaven linksboven.

#### ***Kraakweg en Verlengde Beukenlaan***

Voor de aanpassing van de overweg in de Limmelderweg tot Kraakweg op lijncode 814 en de aanleg van een nieuwe overweg in de Verlengde Beukenlaan is een risicoanalyse [05] uitgevoerd.

Vanuit die analyse is gebleken dat er door de ligging van de overwegen ten opzichte van elkaar, de bediening daarvan en de lengte van de treinen een onderzoek moet worden uitgevoerd naar de aansturing van de overwegen en de gevolgen daarvan voor de ontruiming van overwegen.

De verwachting was namelijk dat een trein met de toegestane treinlengte bij handbediening van een overweginstallatie van één van de overwegen een voorgaande overweg kan blokkeren, een situatie die niet toegestaan is.

ARCADIS heeft daarvoor in opdracht van ProRail een Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS) [09] opgesteld. Voor het FIS is onderzoek verricht naar de bediening van de overwegen in de Fregatweg, Kraakweg en Verlengde Beukenlaan. Eén en ander is nader beschreven in paragraaf 2.2.

#### ***Sappi***

Voor de aanleg van een nieuwe overweg in de noordelijke toegang naar Sappi is een risicoanalyse [03] uitgevoerd. Het project leidt tot een lichte toename van overwegonveiligheid.

**Bosscherweg**

Voor de aanpassing van de overweg in de Bosscherweg en de aanleg van het nieuwe, bijbehorende, fietspad is een risicoanalyse [04] uitgevoerd. Het project leidt tot een lichte toename van overwegveiligheid.

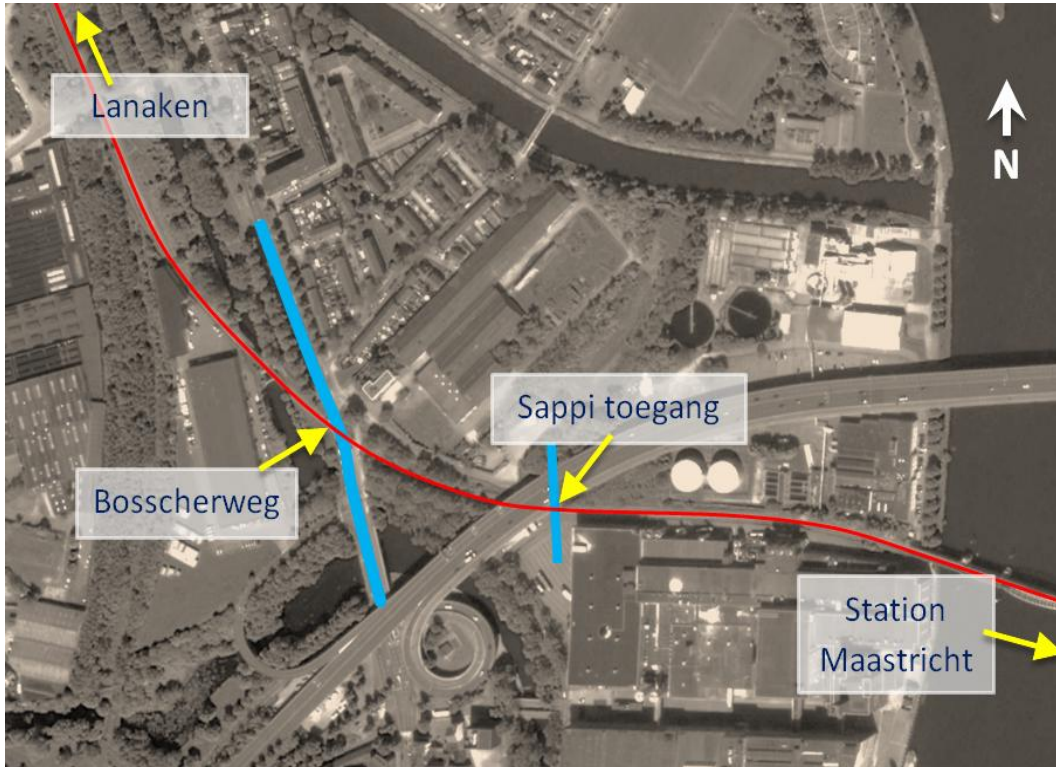


Foto 2 – Spoorlijn Maastricht – Lanaken (rood), overweg Bosscherweg en overweg in de nieuwe toegang naar Sappi.

De geleverde rapportages zijn benoemd in de lijst van referentiedocumenten in paragraaf 1.4.

## 1.2 AANLEIDING TOT DEZE OVERKOEPELENDE ANALYSE

Door het bouwen van overwegen neemt de onveiligheid op overwegen toe, door het opheffen van overwegen neemt de onveiligheid op overwegen af. Binnen de gemeente Maastricht lopen meerdere projecten die een wijziging van de overwegveiligheid tot gevolg hebben.

Op woensdag 17 april 2013 heeft de heer R.J. van der Meijden (ARCADIS) over deze overwegprojecten in Maastricht gesproken met ProRail Veiligheid en Compliance (ProRail V&C) in Utrecht. V&C is de centrale afdeling van ProRail die risicoanalyses beoordeelt en, indien nodig, aanbiedt aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T). ARCADIS heeft daar gesproken met de heren H.J. Geerlings en W. de Visser, Beleidsadviseurs Veiligheid. Tijdens het gesprek is naar voren gekomen dat er voor een juist beeld over de uiteindelijke situatie in Maastricht een overkoepelende analyse moet komen waarin alle overwegprojecten binnen de gemeente Maastricht zijn opgenomen. Dan pas ontstaat een 'totaalbeeld' over de toe- of afname van overwegveiligheid als gevolg van de voorgenomen (ver)bouw van overwegen enerzijds en het opheffen van overwegen anderzijds. Met dat als 'referentie' wordt een advies over de afzonderlijke overwegprojecten in de juiste context geplaatst.

Op donderdag 25 april 2013 heeft de heer R.J. van der Meijden over deze overwegprojecten in Maastricht een overleg gehad met de ProRail Vakspecialist Overwegen uit de Regio Zuid, de heer H.J. van Lieshout, en de heer H.J. Geerlings om de verbinding te leggen tussen de mening van ProRail Centraal, vanuit het overleg op 17 april 2013, en de mening van de Regio Zuid van ProRail te Eindhoven.

Het reviewcommentaar op de in concept gereed zijnde analyses is doorgenomen en het totaalbeeld over de overwegprojecten binnen de gemeente Maastricht is besproken. Ook uit dit overleg is naar voren gekomen dat een overkoepelende analyse een juist beeld en vooral een totaalbeeld kan leveren over de overwegveiligheid binnen het geheel van deze projecten.

Tijdens deze overleggen was het resultaat van het Functioneel Integraal Systeem ontwerp, zoals beschreven in paragraaf 1.1, nog niet beschikbaar. Dat resultaat is er nu wel en daar wordt dan ook in het vervolg van deze rapportage vanuit gegaan.

Voor u ligt de overkoepelende analyse.

### 1.3 AFBAKENING OVERKOEPELENDE ANALYSE

Uit het overleg met de ProRail Vakspecialist Overwegen te Eindhoven is gebleken dat niet alle projecten waarin overwegen betrokken zijn en binnen de gemeente Maastricht vallen kunnen worden opgenomen in de totaalanalyse.

De volgende twee projecten vallen buiten deze analyse.

- Balijeweg, spoorbaan Maastricht -Sittard/Heerlen, opheffen van een viersporige overweg. Het opheffen van deze overweg en vervanging door een nieuwe onderdoorgang kan geen onderdeel uitmaken van een totaalanalyse, omdat dit een project is dat vanuit het programma Spoorse Doorsnijdingen tot stand is gekomen. Op die wijze gefinancierde projecten kunnen niet ingezet worden ter compensatie van een mogelijke achteruitgang in overwegveiligheid elders.
- Fregatweg, Beatrixhaven, overwegen in bedrijfsinritten, verbeteren opvallendheid door onder andere het plaatsen van actieve waarschuwingmiddelen bij de overwegen in de bedrijfsinritten. ProRail ziet deze verbetering als noodzakelijk voor het aanpassen van de inrit situaties aan de autonome verkeersgroei. De huidige situaties passen niet meer bij het huidige verkeersaanbod. De aanpassingen kunnen dan ook niet gezien worden als mogelijke compensatie voor een elders toenemende overwegveiligheid.

Binnen deze totaalanalyse vallen dan de projecten die in hoofdstuk 2 en verder benoemd worden.

## 1.4 REFERENTIEDOCUMENTEN

Als basis voor deze overkoepelende analyse zijn de volgende documenten gebruikt:

[01]	"Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven met spoor, Derde Kadernota Railveiligheid", Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2010.
[02]	"RLN20420-1-v003, Richtlijn overwegbeveiliging, Verkeerskundige richtlijnen en normen", ProRail, 1 oktober 2012.
[03]	"Risicoanalyse overweg Sappi Maastricht", kenmerk 077002896:B, definitief, ARCADIS, 31 mei 2013.
[04]	"Risicoanalyse overweg Bosscherweg, Maastricht", kenmerk 077149712:B, definitief, ARCADIS, 10 juli 2013.
[05]	"Risicoanalyse upgrade overweg Limmelderweg en bouw nieuwe overweg Verlengde Beukenlaan te Maastricht", kenmerk 076949816:B, definitief, ARCADIS, 15 mei 2013.
[06]	"Halte Maastricht Noord, Risicoanalyse twee overwegen", kenmerk 076350437:A, ARCADIS, 22 maart 2012.
[07]	"Aanpak overwegen Fregatweg, Veiligheidsmaatregelen nabij bedrijfsinritten", januari 2013. Gemeente Maastricht en ProRail.
[08]	PRC00200 "Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen", V001, ProRail, datum van kracht 1 april 2013.
[09]	"Overwegen Maastricht Beatrixhaven, Functioneel Integraal Systeemontwerp", kenmerk 077682077:B, ARCADIS, 17 juni 2014.

Tabel 1 – Referentiedocumenten.



# 2

## Geanalyseerde projecten

### 2.1 LIMMELDERWEG, LIJNCODE 063

De overweg in de Limmelderweg te Maastricht, lijncode 063/003.101 (ook in lijncode 070/km 033.838) ligt circa 200 meter ten noorden van de halte Maastricht-Noord. De analyse voor deze overweg is beschreven in de analyse, "Halte Maastricht-Noord, Risicoanalyse twee overwegen" [06], van de nieuwbouw van de halte Maastricht Noord en de daarbij betrokken twee overwegen, Limmelderweg, ten noorden van de halte en Balijeweg, ten zuiden van de halte. Deze analyse heeft betrekking op de situatie dat de halte geopend is maar de twee overwegen nog in bedrijf zijn. In die periode bestaan zowel de overwegen als de halte. De overwegen krijgen dan last van langere dichtligtijden door vanaf de halte Maastricht Noord naar Heerlen respectievelijk Maastricht vertrekkende treinen.

Omdat het slechts een periode van circa twee jaar betreft, is uit de analyse en overleg met ProRail V&C gebleken dat die situatie geaccepteerd kan worden.

Voor de eindsituatie, waarin de overweg in de Limmelderweg is opgeheven, is geen analyse geschreven, omdat nabij de huidige locatie alternatieve spoor kruisingen in de vorm van een viaduct van en naar de A2 voor het snel verkeer is aangelegd en een tunnel voor het langzaam verkeer onder Maastricht Noord wordt aangeboden. De functie van de overweg, het kruisen van de spoorbaan, wordt middels dit viaduct en de tunnel 1-op-1 overgenomen en behoeft daarom geen verdere compensatie.



Foto 3 – Oostzijde overweg Limmelderweg, lijncode 063, km/003.101 en lijncode 070, km 033.838.

In de nu voorliggende overkoepelende analyse wordt gekeken naar de periode na gereedkomen van onderstaande wijzigingen:

- Indienstgestelde halte Maastricht Noord met langzame verkeerstunnel.
- Opengesteld viaduct ter vervanging van de functie voor het snelverkeer van de overweg in de Limmelderweg.
- Opgeheven viersporige overweg in de hoofdbaan, de Limmelderweg.

## 2.2 OPWAARDERING OVERWEG LIMMELDERWEG TOT KRAAKWEG OF HANDHAVING FREGATWEG

De analyse betreffende de oorspronkelijke plannen van de gemeente Maastricht, de verbreding en upgrading van de overweg in de Limmelderweg, lijncode 814, km 100.320 tot Kraakweg en de nieuwbouw van de overweg in de Verlengde Beukenlaan, is beschreven in de "Risicoanalyse upgrade overweg Limmelderweg en bouw nieuwe overweg Verlengde Beukenlaan te Maastricht" [05].

Uit deze analyse is gebleken dat er door de ligging van de overwegen ten opzichte van elkaar, de bediening daarvan én de lengte van de treinen een onderzoek moet worden uitgevoerd naar de aansturing van de overwegen en de gevolgen daarvan voor de ontruiming van overwegen. De risicoanalyse gaf aan dat de aansturing van de overwegen en de gevolgen daarvan voor de ontruiming van de overwegen mogelijk tot een ontruimingsprobleem of beschikbaarheidsprobleem zou kunnen leiden.

ARCADIS heeft daarvoor in opdracht van ProRail een Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS) [09] opgesteld. Voor het FIS is onderzoek verricht naar de bediening van de overwegen in de Fregatweg, Kraakweg en Verlengde Beukenlaan. Men heeft daarbij rekening gehouden met de volgende ontwerpeisen:

- Huidige treinlengte (maximaal 235 meter) handhaven, een eis vanuit ProRail Vervoer en Dienstregeling (V&D).
- Overwegen mogen niet geblokkeerd worden door treinen die wegens een rood sein of wisselbediening tot stilstand zijn gekomen. Dit is een eis van ProRail en Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T).

Uit het FIS bleek dat met de hierboven aangegeven eisen de overweg in de Kraakweg kon worden aangelegd onder voorwaarde dat het fietspad van de Verlengde Beukenlaan onderdeel uit gaat maken van de Kraakweg en de overweg in de Fregatweg wordt opgeheven. Wij noemen dat Variant A. Met de aanleg van een actieve beveiliging op deze overweg past de gevraagde treinlengte niet meer tussen de Fregatweg en de Kraakweg, zodat de Fregatweg opgeheven dient te worden.

Tijdens een overleg met ProRail, Gemeente Maastricht en ARCADIS op 22 mei 2014 te Eindhoven is het FIS besproken en is Variant B toegevoegd, een variant met handhaving van de overweg in de Fregatweg waarbij de overweg in de Limmelderweg, lijncode 814, wordt opgeheven en er geen overweg Kraakweg en geen overweg in de Verlengde Beukenlaan wordt aangelegd.

Tijdens een overleg met ProRail, Gemeente Maastricht en ARCADIS op 1 december 2014 te Eindhoven is de situatie nogmaals besproken en is Variant B aangepast met handhaving van de overweg in de Fregatweg, handhaving van de overweg in de Limmelderweg, lijncode 814, onder voorwaarde dat bij de laatste de huidige functie van die overweg, toegang tot de Mora en beschikbaar voor fietsverkeer, niet wordt uitgebreid. Er komt geen overweg Kraakweg en geen overweg in de Verlengde Beukenlaan.

Gezien het feit dat de overweg in de Kraakweg geheel kan worden uitgerust met halve overwegbomen, fietsers hun eigen route over de overweg hebben en de Fregatweg dan wordt opgeheven heeft Variant A de duidelijke voorkeur van ProRail. Bij Variant B met handhaving van de bestaande overweg in de Fregatweg wordt deze wel uitgerust met een verkeersregelinstallatie (vri), zodat ook hier de trein onder begeleiding van een actieve waarschuwingsinstallatie kan oversteken. Voor een installatie met halve overwegbomen is fysiek geen ruimte.

De keuze tussen Variant A of Variant B moet de gemeente Maastricht nog maken. Zodra een keuze gemaakt is dan gaat de gemeente Maastricht deze bespreken met de betrokken bedrijven in de Beatrixhaven.

Mocht men kiezen voor Variant B dan zal met een dan op te stellen FIS nagegaan moeten worden hoe de aansturing van de verkeersregelinstallatie en seinplaatsing van en naar de hoofdbaan kan plaatsvinden.

Voor de goede orde er moet dus een keuze gemaakt worden tussen de volgende twee varianten:

**Variant A (voorkeur variant voor ProRail):**

Aanleg overweg in de Kraakweg met halve overwegbomen onder voorwaarde dat het fietspad van de Verlengde Beukenlaan onderdeel uit gaat maken van deze overweg en de overweg in de Fregatweg wordt opgeheven.

**Variant B:**

Handhaving van de overweg in de Fregatweg met plaatsing van een vri, handhaving van de overweg in de Limmelderweg, lijncode 814, onder voorwaarde dat de huidige functie van die overweg, toegang tot de Mora en beschikbaar voor fietsverkeer, niet wordt uitgebreid. Er komt geen overweg Kraakweg en geen overweg in de Verlengde Beukenlaan.



Foto 4 – Zuidwestzijde overweg in de Limmelderweg, lijncode 814, km 100.320, oorspronkelijke situatie.

Overigens is na het gereedkomen van de risicoanalyse[05] over de Limmelderweg een busroute operationeel geworden en daarmee is de functie van de overweg gewijzigd. In overleg hierover tussen ProRail en gemeente Maastricht heeft ProRail aangegeven dat het gebruik van deze busroute over de huidige overweg (foto 5) zonder actieve beveiliging niet blijvend zal worden toegestaan.

In afwachting van een definitieve beslissing over de situatie in de Beatrixhaven kan de busroute wel worden gedoogd. De gemeente heeft aangegeven dat het busverkeer plaatsvindt tijdens koopavonden en in het weekend, tijden dat er geen treinverkeer rijdt.



Foto 5 – Zuidwestzijde overweg in de Limmelderweg, lijncode 814, km 100.320, huidige situatie met busroute.



Foto 6 – Oostzijde overweg naast kruising Fregatweg (rechts) en Galjoenweg (links) lijncode 814, km 100.525.

### 2.3 NIEUWBOUW OVERWEG IN DE TOEGANG NAAR SAPPI

De analyse van de nieuwbouw van de overweg in de toegang naar Sappi is beschreven in de “Risicoanalyse overweg Sappi Maastricht” [03]. Op basis van die risicoanalyse komen wij tot de conclusie dat de aanleg van deze overweg, hoewel deze wordt voorzien van een Ahob, zal leiden tot een hoger risico op het gebied van overwegveiligheid.



Foto 7 – Noordzijde locatie nieuwe overweg naar Sappi, lijncode 072, km 37.600.

### 2.4 HERINDELING OVERWEG BOSSCHERWEG EN NIEUWBOUW LANGZAAMVERKEER-OVERWEG

De analyse van de herindelings van de overweg in de Bosscherweg en de nieuwbouw van een overweg voor uitsluitend langzaam verkeer ten westen van de huidige overweg in de Bosscherweg is beschreven in de “Risicoanalyse overweg Bosscherweg, Maastricht” [04].

Op basis van die risicoanalyse komen wij tot de conclusie dat er geen veiligheidsredenen zijn om de aanpassing van de overweg Bosscherweg conform tekeningnummer 418/072/037.735-037.761/284/5, uitgave A van 26 april 2013 af te wijzen. De realisatie van deze plannen zal wel leiden tot een zeer gering hoger risico op het gebied van overwegveiligheid op deze overweg wat veroorzaakt wordt door een hoger verkeersaanbod. ProRail is van mening dat ook de opvallendheid van de overweg door de ligging onder het viaduct negatief wordt beïnvloed. ARCADIS deelt die zorg niet omdat de huidige overweginstallaties met LED-lampen en retroreflecterend materiaal op de bomen ook in situaties met minder licht zeer opvallend zijn.



Foto 8 – Zuidzijde overweg Bosscherweg, lijncode 072, km 37.735.

# 3

## Beoordeling overwegen

### 3.1 BEOORDELING OVERWEGEN ALGEMEEN

Voor het opstellen van risicoanalyses op het gebied van overwegveiligheid heeft ProRail een procedure vastgesteld. Met deze procedure “Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen” [08] stelt zij eisen aan de op te stellen risicoanalyses. Daarbij schrijft men een kwalitatieve beoordeling voor die gebruikt mag worden op baanvakken met planmatig reizigersvervoer.

Binnen deze analyse voor Maastricht hebben wij te maken met twee overwegen met planmatig reizigersvervoer, de Limmelderweg en Balijeweg, beide op de hoofdbaan van Maastricht naar Heerlen en Sittard. Deze overwegen worden opgeheven, een verdere beoordeling is dan ook weinig zinvol. Het merendeel van de overwegen binnen deze analyse past dus niet in de beoordelingsmethodiek van ProRail.

Om de overwegen en overwegaanpassingen te kunnen vergelijken om zo tot een totaalbeeld van de wijziging in de overwegveiligheid binnen de gemeente Maastricht te kunnen komen, moeten wij de overwegen en aanpassingen echter wel waarderen.

Men ontkomt er dan niet aan om de overwegen te waarderen op basis van risicofactoren die algemeen gebruikt worden bij het beoordelen van overwegen en daarmee ook in het OR voorkomen. In de volgende paragrafen waarderen wij de overwegen op verschillende wijzen om zo een beeld te kunnen vormen van de huidige situatie en de nieuwe situatie na het gereedkomen van de projecten.

### 3.2 BEOORDELING OVERWEGEN MAASTRICHT

Voor deze analyse hebben wij de volgende voor deze overwegen onderscheidende risicofactoren bekeken.

#### 1. Aantal sporen (A sp)

Het aantal sporen is bepalend voor de kans op tweede-treinongevallen, dat zijn ongevallen met weggebruikers die na passage van een eerste trein de overweg oprijden of lopen en aangereden worden door een trein (uit de tegenrichting).

#### 2. Treinfrequentie (Freq)

Zowel op basis van de theorie als ongeval analyses wordt de relatie tussen overwegveiligheid en het aantal treinen per uur als significant verondersteld.

#### 3. Spreiding sluitingsduur (Sprei)

Als de overwegsluiting kort en regelmatig is, heeft dat weinig invloed op de kans op risicogedrag. Vervelend voor de weggebruiker is het als de sluitingsduur soms kort en soms lang is.

#### 4. Intensiteit fietsverkeer (Fiets int)

De barrière voor het vertonen van risicogedrag blijkt bij fietsers relatief laag te liggen en daarmee vertonen zij eerder risicogedrag.

#### 5. **Fietsvoorzieningen (Fiets voorz)**

Het heeft een nadelig effect als er geen afzonderlijke fietspaden zijn. Bij vrij- of aanliggende fietspaden kan de overweg, bij treinpassage, voor de fietser volledig afgesloten worden. Sinds enkele jaren kunnen linksrijdende fietsers op een vrij- of aanliggend fietspad een overwegboom tegenkomen. Bij een fietsuggestiestrook komt de linksrijdende fietser (weliswaar in overtreding rijdend) geen overwegboom tegen en de kans om daar het open gat in te rijden, is aanwezig. Als er geen fietspad is staat de fietser op de weg. Is er wel een fietspad, dan is er een overwegboom aan beide zijden van de overweg. Is de overweg alleen voor fietsverkeer dan sluit de boom de overweg volledig af.

Aanvullende risicofactoren die niet of niet direct in het OR voorkomen, maar wel van belang zijn voor de overwegen die bij dit onderzoek betrokken zijn, zijn:

#### 6. **Treinsnelheid (Trein v)**

De treinsnelheid zit verdisconteerd in de aankondigingstijd bij met bomen beveiligde overwegen. Treinsnelheid zegt, bij actief beveiligde overwegen, niet direct iets over de kans op ongevallen, maar uiteraard wel iets over de gevolgen na een aanrijding.

#### 7. **Regiem rijden op zicht of rijden op seinen (Regiem)**

Bij het rijden op seinen mag een machinist, na het passeren van een groen of geel tonend sein ervan uitgaan dat de baan achter het sein voor hem vrij is. De daarin gelegen overwegen dienen dan ook tijdig ontruimd te zijn. Bij het rijden op zicht is een dergelijke directe ontruiming niet vereist.

#### 8. **Wegverkeersintensiteit (Weg int)**

ProRail is van mening dat bij met bomen beveiligde overwegen de intensiteit van het wegverkeer geen dominante factor voor het overwegrisico is. Het gaat om het eerste voertuig dat voor een overweg dient te stoppen, de hoeveelheid voertuigen daarachter is niet van belang. Ter indicatie van het beeld van het geheel hebben wij de intensiteit wel meegenomen in het overzicht.

#### 9. **Lengte van de netto aankondiging (Lengte n akd)**

Bij vervolgonderzoeken naar het optimaliseren van het OR blijkt de lengte van de aankondiging op een overweg toch een indicatie te zijn voor het in zich hebben van een risico. Bij een langere aankondigingstijd is de oversteeklengte lang en bij een langere oversteeklengte kan een overweggebruiker die een lage passeersnelheid heeft zich onveilig (gaan) voelen. Vooralsnog een indicatie die wij hier wel alvast meenemen.

#### 10. **Aantal ontmoetingen (ontm p dag)**

Er wordt in de projecten een viersporige overweg opgeheven. Met 18 treinen per uur op deze overweg geeft dat bij de piek in het wegverkeer, van circa 06.30 uur tot 19.00 uur,  $12,5u \times 18 \text{ tr/u} = 225$  treinen en dus 225 mogelijke ontmoetingen tussen trein- en wegverkeer. Op de overige overwegen zijn dat er aanzienlijk minder, in totaal 121. Met het opheffen van de Limmelderweg gaat men in Maastricht dus van circa 225 naar 120 ontmoetingen.

Andere factoren uit het OR zijn niet benoemd, omdat alle overwegen in deze analyse, met uitzondering van de Fregatweg die bij handhaving voorzien wordt van een verkeersregelinstallatie, zijn voorzien van een actieve beveiliging en:

- Geen aansluiting hebben op een halte of station.
- Een verharde weg betreffen.
- Twee rijstroken hebben, met uitzondering van de Bosscherweg (3).
- Geen middengeleider hebben.
- Binnen de bebouwde kom liggen en de snelheid van het wegverkeer onder de 50 km/u ligt.
- Geen afleiding nabij de overweg kennen.
- Vooraf geen irritatie ondervinden.
- Een, voor het voorgestelde regiem, juiste ontruiming kennen.



De overwegen, bestaand of nieuw aan te leggen, hebben dan de volgende kenmerken.

Overweg	A sp	Beveil	Freq	Sprei	Fiets Int	Fiets voorz	Trein V	Regiem	Weg int	Lengte n akd	Ontm p dag
Sappi	1	Ahob	2/u <sup>1</sup>	Geen	Laag	Geen	30 km/u	Seinen	Zeer laag	21 <sup>4</sup>	25
Bosscherweg hoofdrijbaan	1	Ahob	2/u <sup>1</sup>	Geen	Gem <sup>8</sup>	Ja	30 km/u	Seinen	Hoog	28	25
Bosscherweg fietspad	2	Ahob	2/u <sup>2</sup>	Geen	Gem	Ja	30 km/u	Seinen	Gem	20/28 <sup>7</sup>	25 <sup>2</sup>
Limmelderweg/ Kraakweg 814	1	(H) Ahob	Max 20/wk <sup>9</sup>	Geen	Gem	Ja	Max 40 km/u <sup>10</sup>	Zicht	Hoog	22 <sup>5</sup>	4 <sup>6</sup>
Fregatweg	1	Vri	Max 20/wk <sup>9</sup>	Geen	Gem	Geen	Max 40 km/u <sup>10</sup>	Zicht	Hoog	22 <sup>5</sup>	4 <sup>6</sup>
Limmelderweg 063	4	Ahob	18 per uur <sup>3</sup>	Ja	Laag	Nee	130 km/u	Seinen	Hoog	34	225

<sup>1</sup> Twee treinen per uur, opgave van ProRail voor de toekomst. Frequentie is de laatste jaren niet gehaald.

<sup>2</sup> Twee treinen per uur, maar over het spoor van de tram zullen ongetwijfeld meer bewegingen per uur plaatsvinden. Frequentie is ons niet bekend, daarbij betreft het lightrail.

<sup>3</sup> Opgave project Maastricht-Noord.

<sup>4</sup> Inschatting op basis van nieuwe situatie.

<sup>5</sup> Is afhankelijk van de aansturing.

<sup>6</sup> 20 treinen per week/5 werkdagen.

<sup>7</sup> Bij een trampassage zal alleen de langzaam verkeer-overweg aan de westzijde sluiten en is de aankondigingstijd 20 seconden. Bij een treinpassage zal de gehele overweg sluiten en is de aankondiging 28 seconden.

<sup>8</sup> Gem = gemiddeld.

<sup>9</sup> Maximaal 20 treinen per week.

<sup>10</sup> Bij deze overweg zal de trein stoppen voor de overweg en dan de Ahob met handbediening in dienst stellen. De baanvaaknelheid is 40 km/u, de werkelijke treinsnelheid zal veel lager zijn dan 40 km/u.

Met kleuren is de vergelijking tussen de overwegen verder onderbouwd:

- Groen past in het normale beeld.
- Geel vraagt aandacht.
- Rood is een waarde die duidelijk afwijkt van de andere overwegen.

Binnen de gemeente Maastricht wordt de Limmelderweg, 063, opgeheven. De overige overwegen liggen binnen het normale beeld en hebben een zeer lage intensiteit treinverkeer te verwerken.

Met deze gegevens kunnen wij de veranderingen van overwegveiligheid waarderen die ontstaat na uitvoering van de projecten waarin deze overwegen betrokken zijn. Wij onderscheiden dan twee totaalpakketten:

1. Totaalpakket inclusief variant A voor de situatie bij de Limmelderweg, Kraakweg en Fregatweg.
2. Totaalpakket inclusief variant B voor de situatie bij de Limmelderweg, Kraakweg en Fregatweg.

## Variant A

Overweg	Beveil	Fiets Int	Fiets voorz	Trein V	Weg int	Actie	Toename (+) of afname (-) overwegveiligheid ten opzicht van de huidige situatie
Sappi	Ahob	Laag	Geen	30 km/u	Zeer laag	Bouw nieuwe overweg	-
Bosscherweg hoofdrijbaan	Ahob	Gem <sup>s</sup>	Ja	30 km/u	Hoog	Uitbreiding overweg	-
Bosscherweg fietspad	Ahob	Gem	Ja	30 km/u	Gem	Bouw nieuwe overweg	-
Limmelderweg/ Kraakweg 814	(H) Ahob	Gem	Ja	Max 40 km/u <sup>10</sup>	Hoog	Herindeling overweg	+
Fregatweg		Gem	Geen	Max 40 km/u <sup>10</sup>	Hoog	Opheffen overweg	++
Limmelderweg 063	Ahob	Laag	Nee	130 km/u	Hoog	Opheffen overweg	++++
Totaal ten opzichte van de huidige situatie							++++

## Variant B

Overweg	Beveil	Fiets Int	Fiets voorz	Trein V	Weg int	Actie	Toename (+) of afname (-) overwegveiligheid ten opzicht van de huidige situatie
Sappi	Ahob	Laag	Geen	30 km/u	Zeer laag	Bouw nieuwe overweg	-
Bosscherweg hoofdrijbaan	Ahob	Gem <sup>s</sup>	Ja	30 km/u	Hoog	Uitbreiding overweg	-
Bosscherweg fietspad	Ahob	Gem	Ja	30 km/u	Gem	Bouw nieuwe overweg	-
Limmelderweg 814	Geen	Laag	Nee	Max 40 km/u <sup>10</sup>	Zeer laag	Handhaving overweg	O
Fregatweg	Vri	Gem	Geen	Max 40 km/u <sup>10</sup>	Hoog	Overweg voorzien van een vri	+
Limmelderweg 063	Ahob	Laag	Nee	130 km/u	Hoog	Opheffen overweg	++++
Totaal ten opzichte van de huidige situatie							++

# 4

## Overkoepelende analyse en conclusie

Op basis van de opgestelde analyses kan geconcludeerd worden dat er projecten zijn waarin de overwegveiligheid afneemt en dat er projecten zijn waarin de overwegveiligheid toeneemt. Wij geven deze hieronder weer en in paragraaf 4.2 volgt ons eindoordeel.

### 4.1 VERANDERING OVERWEGVEILIGHEID

#### *Overwegen met een afnemende veiligheid*

De risicoanalyses op het gebied van overwegveiligheid die ARCADIS geschreven heeft, geven aan dat voor de volgende locaties de overwegveiligheid iets zal afnemen. Dat wordt veroorzaakt bij:

- Sappi door de bouw van een nieuwe overweg.
- Bosscherweg door de toename van de verkeersintensiteit op de weg.
- Fietspad ten westen van de Bosscherweg door de bouw van een nieuwe overweg.

#### *Overwegen met een toenemende veiligheid*

Tegenover projecten met een achteruitgang in overwegveiligheid staan projecten die een verbetering van overwegveiligheid opleveren.

- Limmelderweg, lijncode 063.

De belangrijkste veiligheidswinst komt voort uit het opheffen van de overweg in de Limmelderweg op lijncode 063, een overweg met de volgende kenmerken:

- Viersporige overweg op de hoofdbaan.
- Met een hoge treinfrequentie.
- Met een baanvaksnelheid van 130 km/u, maar ook met goederentreinen met een veel lagere snelheid, waardoor dus aankondigingsverschillen ontstaan.
- Met een spreiding in sluitingstijd ten gevolge van uit Maastricht-Noord vertrekkende treinen.
- Met een hoog verkeersaanbod en een hoog percentage vrachtverkeer.
- Met een lange aankondigingstijd.

De Limmelderweg is opgenomen in de lijst van overwegen die betrokken worden in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 5 juli 2013.

Daarmee een overweg die vanuit het oogpunt van overwegveiligheid en doorstroming van het verkeer in beeld is bij de landelijke overheid.

Verder:

- Variant A

Limmelderweg op lijncode 814 bij verbreding tot Kraakweg in combinatie met de het opheffen van de overweg in de Fregatweg. Het verkeer van de Fregatweg wordt verwezen naar de Kraakweg, maar die is dan uitgerust met een Hahob installatie en vrijliggende fietspaden en daarmee goed op haar taak berekend.

- Variant B

Handhaving Fregatweg met toevoeging van een verkeersregelinstallatie.

Ten aanzien van de verkeersdruk in de Beatrixhaven kan overigens gesteld worden dat uit een in opdracht van de gemeente Maastricht door het bureau Goudappel Coffeng uitgevoerd onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit in het gebied zal afnemen na openstelling van de tunnel in de A2. Er zal dan minder (sluip-)verkeer door het gebied rijden en de overwegen krijgen dan ook minder of maximaal dezelfde hoeveelheid verkeer te verwerken als nu.

Verder kan aangegeven worden dat de trein voor de overwegen Kraakweg (Variant A) of Fregatweg (Variant B) stopt en pas daarna de Hahob bedient of zich meldt bij de vri. Pas als de overweg vrij is én het sein voor de trein uit de stand stop gekomen is, rijdt deze op. Ook bij een hoge verkeersintensiteit op de weg is het een juiste aansturing.

Beide laatste opmerkingen ten aanzien van verkeersdruk en bediening door de trein zijn positieve elementen in de beoordeling van de situatie in de Beatrixhaven.

## 4.2 CONCLUSIE

In een slotbeschouwing komen wij op het volgende beeld.

De overweg in de Limmelderweg in de hoofdbaan wordt opgeheven en vooraf aan het opheffen van deze overweg zijn alternatieve spoor kruisingen aangelegd en daarmee is er een sterke toename van overwegveiligheid zonder aanvullende risico's door een omrijroute.

Bij de toegang naar Sappi en het fietspad naast de Bosscherweg is er sprake van de aanleg van een nieuwe overweg, maar deze worden voorzien van een Ahob-installatie en kennen een zeer laag aanbod aan treinverkeer. Deze projecten zorgen daardoor voor slechts een geringe toename van onveiligheid op overwegen.

Bij Variant A, de ombouw van de overweg in de Limmelderweg op lijncode 814 tot Kraakweg, onder opheffing van de Fregatweg, is er sprake van een verschuiving van verkeersstromen. In totaal passeren er niet meer voertuigen het raccordementspoor. Alleen de verdeling over de plekken is anders na realisatie van de Kraakweg. Wel wordt van het verkeer over de Fregatweg een andere, mogelijk langere, route gevraagd. Door de aanleg van een Hahob-installatie en vrijliggende fietspaden bij de Kraakweg is er sprake van een verbetering van de veiligheid op de overweg, omdat de trein dan "beveiligd" oversteekt. Voordeel van deze variant is dat de overweg in de Fregatweg vervalt.

Mocht er gekozen worden voor Variant B, het handhaven van de overweg in de Fregatweg en plaatsing van een verkeersregelinstallatie, dan wordt ook de overweg in de Limmelderweg op lijncode 814 gehandhaafd met haar huidige functie, toegang tot de Mora en als fietsers overweg, maar zonder actieve beveiliging.

Wel is er sprake van een verbetering van de overwegveiligheid op de Fregatweg, omdat de trein dan onder begeleiding van de vri kan oversteken.

In totaal is er naar onze mening sprake van een verbetering van overwegveiligheid en kan de uitvoering van de in deze analyse genoemde projecten binnen de gemeente Maastricht dan ook worden toegestaan waarbij er een duidelijke voorkeur is voor Variant A.

# Colofon

## OVERWEGEN BINNEN DE GEMEENTE MAASTRICHT, OVERKOEPELENDE ANALYSE

**OPDRACHTGEVER:**

Gemeente Maastricht

**STATUS:**

Definitief

**AUTEUR:**

ing. R.J. van der Meijden

**GECONTROLEERD DOOR:**

ing. W.J.P. Wiersema

**VRIJGEGEVEN DOOR:**

D. Pastoor Msc

8 december 2014

078105107:B

ARCADIS NEDERLAND BV

Piet Mondriaanlaan 26

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Tel 033 4771 000

Fax 033 4772 000

[www.arcadis.nl](http://www.arcadis.nl)

Handelsregister 09036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

Gemeente Maastricht

t.a.v. Hr. G. Bartholomee  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht



Correspondentieadres: Nasteel Schaleenstraat 54 B 6211 TP Maastricht  
telefoon 043-362 59 54 e-mail [m.quantje@maastricht.nl](mailto:m.quantje@maastricht.nl)  
S.N.S. bank Maastricht nr: NL05350122900011  
Verenigingsregister KvK nr: V 205236

Onderwerp:

Spoorwegovergang Hoekerweg – Limmelderweg

Maastricht 15 april 2015

Geachte Heer Bartolomee,

Buurtbelangen Nazareth en haar inwoners maken zich ernstig en terechte zorgen over de geplande sluiting van de spoorwegovergang Hoekerweg - Limmelderweg.

De afsluiting van deze overweg gaat volgens ons veel overlast veroorzaken daar deze veel gebruikt wordt door het lokale verkeer. Ook de bereikbaarheid van de parkeerplaats bij station Noord en de Beatrixhaven wordt hierdoor een stuk minder

Wij verwachten dat de verkeersdrukte hierdoor zal toenemen op de Meerssenerweg in Nazareth de Balijenweg/Hoolhoes in Limmel en de Beatrixhaven. Als dit zo is zou het wel erg onhandig en gevaarlijk kunnen worden voor het kindscenrum dat daar gebouwd gaat worden. Verder hebben wij begrepen dat de Samenwerkende Industrie Maastricht (SIM) en de ondernemers in de Beatrixhaven hier ook niet gelukkig mee zijn en bezwaar hebben ingediend.

Wij zijn van mening dat deze overweg niet gesloten mag worden ter compensatie van het veilig maken van de overwegen in boscherveld. Door de sluiting van de overweg in Nazareth/Limmel en het realiseren van een onderdoorgang aldaar is volgens ons genoeg compensatie gegeven.

Verder is het diverse mensen in Nazareth opgevallen dat de onderdoorgang Nazareth/Limmel de straatnaam " Balijenweg" gekregen heeft. Dit ook weer zonder overleg en tot grote ergernis van deze mensen. De Balijenweg ligt in Limmel en niet in Nazareth.

Wij hebben begrepen dat dit een gepasseerd station is bij de straatnamen commissie maar het blijft jammer dat ook hier geen overleg met de betrokken buurten geweest is en pleiten er voor om het straatnaambord weg te halen en de onderdoorgang dan maar naamloos te laten.

Wij hopen dat het gemeentebestuur bij zichzelf te rade gaat en er over na wil denken hoe zij een goede en constructieve samenwerking met de buurten wil garanderen zonder nog meer onrust te veroorzaken.

Met vriendelijke groet;

T. de Vrees; voorzitter Buurtbelangen Nazareth.

Gemeente Maastricht

Ingek 21 APR 2015

Reg nr 2015. 14748

**Van:** lidy.jansen [mailto:lidy.jansen@ziggo.nl]  
**Verzonden:** zondag 5 juli 2015 23:47  
**Aan:** Post Gemeente Maastricht  
**Onderwerp:** 2015.23206-Spoorweg limmelderweg

Maastricht 5 juli 2015

Naar mijn mening is het onverstandig om de spoorwegovergang Limmelderweg -hoekerweg te sluiten..

Daar deze overgang zeer vaak gebruikt wordt en wij anders geheel moet omrijden via spoor vaeshartelt met kleine binnen weg of bunde of limmel.om.in beatirix haven te komen heeft u daar wel eens aangedacht.

Wat dit voor een extra tijd en files gaat kosten..

Denk nu eens niet aan uw portomonee maar aan de onze!!

Dus ik ben tegen sluiting.

Mvg  
Lidy Jansen  
K.Elderenastraat 9  
6222 WB Maastricht