

**Participatie**

**verkeersstudie**

**stationsomgeving**



Gemeente Maastricht



## **Inhoudsopgave**

Informatiebijeenkomst 16-1-2020 Stationsgebouw

Ingekomen reactie Arriva

Participatie in de wijken, mei 2021

Ingekomen reactie Fietsersbond

Ingekomen reactie Buurtplatform Wijck

Ingekomen reactie Lidl

**Informatiebijeenkomst 16 jan 2020**

**Stationsgebouw**

# Vragen en antwoorden

## **Informatiebijeenkomst 16 januari 2020**

De gestelde vragen tijdens de informatiebijeenkomst van 16 januari 2020 en later binnengekomen vragen, zijn hieronder in categorieën bijeengezet en beantwoord.

### **Algemeen**

1. Vraag/opmerking: De effecten op de verkeersstromen moeten beter in kaart worden gebracht; cijfers in rapport zijn gedateerd: effecten van corona (meer thuiswerken, minder ov-gebruik) moeten worden meegenomen.

*Antwoord: In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer, geluid en lucht. Het is in dit stadium nog niet te zeggen wat de blijvende gevolgen zijn van de coronapandemie. In september 2020 heeft er een verkeersmonitoring plaatsgevonden op de bruggen. Hieruit bleek dat het verkeer op dit moment bijna weer op het niveau zit van de tijd voor Corona. Deze monitoring wordt komende jaren doorgezet. We schatten in dat de Corona effecten op de middellange termijn gering zijn.*

2. Vraag/opmerking: Hoofddoel moet zijn: minder auto's, bezoekersverkeer in de (binnen)stad. Opvangen aan de rand van de stad met P+R en per schoon, goedkoop of gratis openbaar vervoer of deelfiets de stad in.

*Antwoord: In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is een soortgelijke ambitie geformuleerd. Het is alleen niet mogelijk al deze ambities op korte termijn te verwezenlijken. Er zal, onder meer vanwege de beschikbare financiën, in fasen naar toe gewerkt worden.*

*In de Verkeersstudie Stationsomgeving onderzoeken we maatregelen waarmee we het verkeer zonder relatie met het stationsgebied kunnen verminderen, maar ook zoveel mogelijk automobilisten kunnen verleiden om over te stappen naar lopen, fietsen of openbaar vervoer. Dat laatste geldt niet alleen voor bezoekers, maar ook voor forenzen en bewoners.*

3. Vraag/opmerking: Verkeerscirculatieplan voor de hele stad als samenhangend kader voor de vele deelplannen, waaronder ook Duitse Poort en onderbreking

van de Meerssenerweg ter hoogte van het station (het zogenaamde tweede stationsplein).

*Antwoord: We beschouwen in de Verkeersstudie Stationsomgeving het studiegebied dat loopt van de Maas tot en met de Groene Loper. Hierdoor kunnen we enerzijds alle netwerkeffecten goed in kaart brengen en blijft het aan de andere kant hanteerbaar zodat we stappen kunnen zetten. In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is het samenhangend kader zoals de netwerkfilosofie voor de gehele stad geschetst. De Verkeersstudie Stationsomgeving is hier een uitwerking voor een deelgebied van.*

4. Vraag/opmerking: De verkeerseffecten van de voorgestelde verkeersmaatregelen beter in beeld krijgen, nadere info uit het Goudappel -onderzoek.

*In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer. Ook het onderzoek van adviesbureau Goudappel is hier terug te vinden.*

5. Vraag/opmerking: De gemeente zou met concrete informatie als antwoord op onze vragen moeten komen.

*Antwoord: In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer, geluid en lucht. U kunt vragen stellen over deze documenten via het e-mailadres [stationsomgeving@maastricht.nl](mailto:stationsomgeving@maastricht.nl) of deelnemen aan een van de sessies die in de maand mei wordt georganiseerd.*

6. Vraag/opmerking: Integrale aanpak van de verkeersproblematiek, middels een verkeerscirculatieplan, incl. P+R-opties. (Duitse Poort is daarin slechts een detail)

*Antwoord: De overweg Duitse Poort is onderdeel van een stedelijke routes die door 5 tot 6 duizend auto's per etmaal wordt gebruikt. We zien het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer daarom niet als een detail. We zullen hiervan de effecten zorgvuldig in kaart moeten brengen en het draagvlak moeten toetsen. Gemeente Maastricht werkt gelijktijdig met de Verkeersstudie Stationsomgeving aan het Actieplan Parkeren, waarin o.a. de realisatie van extra P+R-voorzieningen wordt voorgesteld. Beide studies sluiten op elkaar aan en zijn de concretisering van de ambities en doelstellingen zoals die zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Het is alleen niet mogelijk al deze ambities op korte termijn te verwezenlijken. Er zal, onder meer vanwege de beschikbare financiën, in fasen naar de einddoelstelling gewerkt worden.*

7. Vraag/opmerking: Beter zicht op de samenhang en de effecten van de verschillende maatregelen, op basis van een integraal verkeerscirculatieplan met alternatieve vervoerwijzen voor de auto. Inclusief de effecten van de ontwikkelingen langs de Groene Loper (o.a. 1.100 woningen).

*Antwoord: Zie hiervoor het antwoord op de vraag 6. Voor de Groene Loper is de impact van de bouw van de 1.100 woningen meegenomen in de verwachte belasting op het wegennet.*

8. Vraag/opmerking: Effecten op de verkeersstromen van de maatregelen (bijvoorbeeld Meerssenerweg, Groene Loper, Kennedysingel, Avenue Céramique, Renier Nafzgerstraat, Bloemenweg, Koning Clovisstraat, Prof. Nijpelsstraat/prof. Cobbenhagenstraat en mogelijk andere straten.

*Antwoord: Aan de hand van een verkeersmodel zijn de effecten berekend voor een tiental verschillende maatregelen en combinaties daarvan. De effecten zijn in absolute en relatieve zin weergegeven in de achtergrondrapportages. De rapportages zijn te downloaden via de website. Voor de maatregelen die we voorleggen ter besluitvorming geldt dat de verkeersstromen niet dusdanig veranderen dat dit elders tot problemen leidt of dat wettelijke normen voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit worden overschreden. Omdat dit altijd slechts modelresultaten zijn, wordt bovendien voorgesteld goed te monitoren en bij te sturen indien noodzakelijk. Hiervoor zijn zogenaamde mitigerende maatregelen beschikbaar. Daarnaast hopen wij ook dat beoogde besluiten leiden tot een overstap vanuit de auto naar het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Internationaal onderzoek wijst uit dat er gemiddeld genomen zo'n 22% van het verkeer kan verdwijnen door ingrepen op de verkeersstructuur. Gedragsverandering is een belangrijke component in het tegengaan van verkeersoverlast.*

9. Vraag/opmerking: Veel straten zijn benoemd als 30km zone, maar er wordt vrijwel niet gehandhaafd, ook niet met snelheidscamera's. Daardoor wordt sluipverkeer door de wijk als het ware gefaciliteerd.

*Antwoord: Alleen de politie kan handhaven op snelheidsovertredingen. Gemeente Maastricht overlegt regelmatig met de politie over handhaving op snelheid, maar kan de prioriteiten van de politie niet rechtstreeks bepalen. Als wegbeheerder proberen we daarnaast de weginrichting zo veel als mogelijk te laten aansluiten bij het geldende snelheidsregime. De maatregelen in de Verkeersstudie Stationsomgeving zijn er opgericht zoveel mogelijk het verkeer zonder een relatie met de stationsomgeving te verleiden gebruik te maken van de Koning Willem*

*Alexandertunnel of te verleiden zich meer te voet met de fiets of het openbaar vervoer te verplaatsen.*

10. Vraag/opmerking: Hoe staat de gemeente in de handhaving van 30km zones (incl. Groene Loper)? Dit is belangrijk om sluijverkeer te voorkomen en voor de veiligheid voor fietsers (bv. Heugemerveld).

*Antwoord: zie antwoord op vraag 9. De Groene Loper is op dit moment een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u. In de Verkeersstudie Stationsomgeving doen we voorstellen om (delen van) de Groene Loper 30 km/u te maken.*

11. Vraag/opmerking: Handhaving op voertuigen met extreme geluidsoverlast (zowel motorfietsen als auto's).

*Antwoord: De Rijksoverheid gaat over het toelaten van voertuigen op de openbare weg en hoeveel geluid deze voertuigen mogen produceren. De politie kan op basis hiervan controles uitvoeren.*

12. Vraag/opmerking: Hoe is de status met betrekking tot de Milieuzone en de Zero-Emission-Distributiezone en de daarbij behorende flankerende maatregelen om alternatief vervoer te stimuleren (extra P+R, goederenoverslag-centrum)?

*Antwoord: De gemeenteraad van Maastricht heeft recentelijk ingestemd met het Implementatieplan voor Zero Emission Stadslogistiek (ZES), dat er opgericht is om in 2025 een zero-emissionzone in te voeren voor bestel en vrachtverkeer. In dit plan is ook flankerend beleid opgenomen waarbij ondernemers en logistieke partijen worden geholpen om zich voor te bereiden en schone alternatieven tijdig te realiseren. Ook het bundelen van logistieke stromen is van belang zodat er minder verkeersbewegingen nodig zijn.*

*Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor een milieuzone in Maastricht.*

13. Vraag/opmerking: Wat zijn de ervaringen met milieuzones in andere steden, bv. effecten op luchtkwaliteit, beleving en handhaving?

*Antwoord: Maastricht heeft navraag gedaan naar de ervaringen van andere steden met milieuzones. De gemeenteraad heeft de voorbereidingen voor een milieuzone in Maastricht echter stopgezet zolang handhaving van buitenlandse kentekens in onvoldoende mate mogelijk is. Daarop heeft het college als alternatief het Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaar opgesteld met zowel maatregelen voor de korte als voor de lange termijn. Te denken valt daarbij aan maatregelen als extra*

*P+R-voorzieningen, extra (bewaakte) fietsenstallingen, stimuleren van elektrisch rijden door het plaatsen van laadpalen, de ontwikkeling van stadsdistributie en het beter 'afvangen' van verkeer tijdens topdruktedagen. Daarnaast heeft de Gemeente besloten tot de implementatie van de Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) per 2025.*

14. Vraag/opmerking: Omdenken: hebben we wel allemaal een eigen auto nodig?

*Antwoord: Nee, niet iedereen heeft een eigen auto nodig. We stimuleren daarom auto-alternatieven zoals de fiets en lopen. Ook faciliteren we dienstverleners met deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen). Daarnaast sturen we met ons parkeerbeleid op minder autobezit en autogebruik. Tot slot zijn de maatregelen van deze Verkeersstudie Stationsomgeving er ook op gericht om automobilisten te verleiden over te stappen naar fiets of openbaar vervoer.*

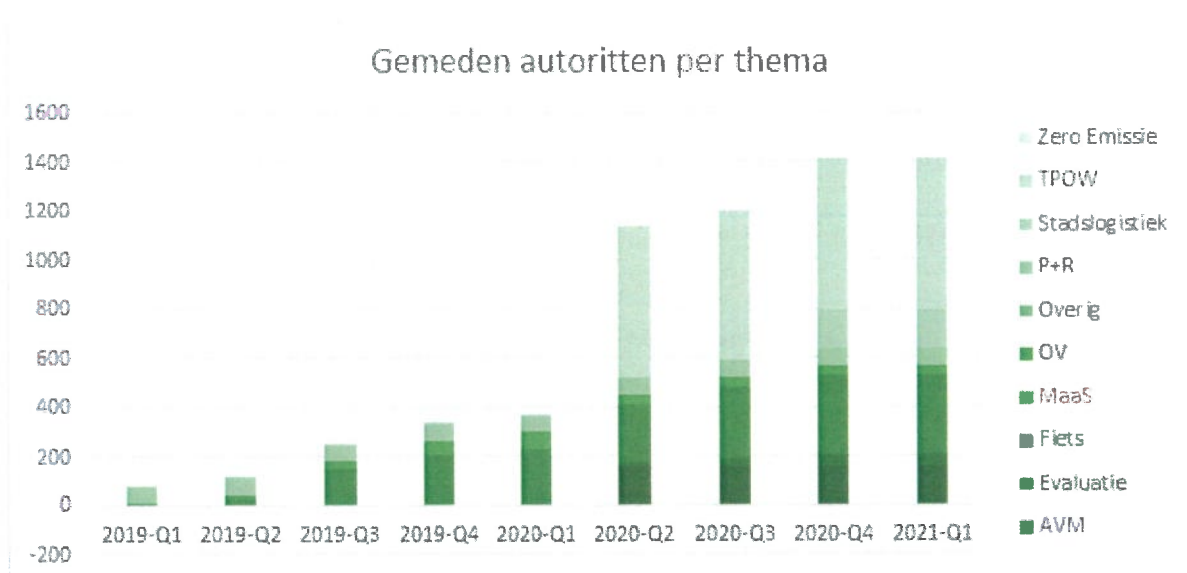
15. Vraag/opmerking: Zijn er al resultaten bekend van effecten van de plannen uit Maastricht Bereikbaar om mensen uit de auto en meer op de fiets en in het ov te krijgen, zoals de samenwerking met grote werkgevers op gebied van mobiliteitsmanagement? Mobiliteitsmanagement door grote werkgevers: stimuleren om anders dan per auto naar het werk te komen. (Onderdeel van programma Maastricht Bereikbaar)

*Antwoord: Onderstaande grafiek toont het aantal autoritten dat structureel per dag wordt vermeden als resultaat van de activiteiten die Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) in de regio Maastricht heeft uitgevoerd binnen het huidige programma (sinds 2019). Dat is dus ongeveer 1400 ritten per dag.*

*Sinds 2020-Q2 is dit flink omhooggeschoten als gevolg van extra thuiswerkbeleid van werkgevers (ongeveer 10% van het totale corona-thuiswerk effect).*

*Bijna driekwart van deze automijdingen wordt gerealiseerd via de werkgeversaanpak (acties vanuit ZLB en beleid van werkgevers zelf), de rest met name door onze gebiedsaanpak in de binnenstad Maastricht en de logistieke aanpak.*





16. Vraag/opmerking: Is het denkbaar om mogelijk achterhaalde visies in de toekomst te herzien? Als voorbeeld de discussie om de Scharnertunnel rechtstreeks op de westbuis van de N2 aan te sluiten en zo de oude directe aansluiting van Wyck/C eramique op de A2 te herstellen (De N2 tunnel verwerkt nu relatief weinig verkeer voor een 2x2-strooks weg en is feitelijk slechts een zeer lange in/uitvoegstrook).

*Antwoord: Het aansluiten van de Scharnertunnel op de westbuis van de N2 is destijds bij de planvorming van de Koning Willem Alexandertunnel onderzocht. De conclusie was dat die aansluiting niet is in te passen, leidt tot onwenselijke situaties in de tunnel, hoge extra kosten, terwijl de meerwaarde niet werd aangetoond.*

*De N2-tunnel verwerkt ongeveer 30.000 motorvoertuigen per etmaal tegen ongeveer 40.000 in de A2-tunnel eronder. Dat is niet relatief weinig. Bovendien zorgen de maatregelen in deze Verkeersstudie Stationsomgeving ervoor dat autoritten zonder een relatie met de stationsomgeving meer dan nu rijden via de N2-tunnelbuis.*

### Inrichting spoorse omgeving

17. Vraag/opmerking:

Trega terrein als parkeerplaats treinen, minder sporen achter Station > kortere oplossing oost-west doorgang en dat was het doel, minder opstelsporen bij/naast Meerssenerweg, busstation bovenop station en busstation naar achterkant station

*Antwoord: Een groot deel van de bovenstaande ideeën is verkend in de aanloop naar de Ambitienota Over het Spoor (2017-2019). De ideeën zijn kostbaar en leveren – zeker in vergelijking tot het ondertunnelen van de A2 - veel te weinig voordelen, zoals winst op het gebied van leefbaarheid. Dit was destijds bij het opstellen van de ambitienota de reden om niet in te zetten op het verkleinen of verplaatsen van het emplacement. Deze keuze hebben voor de Verkeersstudie Stationsomgeving als uitgangspunt aangehouden.*

## **Bus**

18. Vraag/opmerking: subvariant “bussen in eenrichting door de Stationsstraat”:  
Stationsstraat uit, Maartenslaan in;

*Antwoord: Deze variant is meegenomen in het onderzoek, waarbij we wel voor een andere rijrichting gekozen hebben. De richting waarbij de bussen in de Stationsstraat richting station en in de Sint Maartenslaan richting Wilhelminasingel rijden. Dat zorgt ervoor dat de zonnige zijde van de Stationsstraat geen bussen verwerkt en zorgt ervoor dat de bussen op het busstation niet hoeven te keren.*

19. Vraag/opmerking: Bussen in eenrichtingslus naar busstation: heen via Stationsstraat, terug via de Maartenslaan. Gevolg: 1 rijbaan nodig in Stationsstraat, meer ruimte voor voetgangers en terrassen (noordzijde = zon)

*Antwoord: Deze variant is meegenomen in het onderzoek. Zie ook vraag 18.*

20. Vraag/opmerking: Hoe staat het met de openbaar vervoer kwaliteit als de bus een andere route gaat rijden?

*Antwoord: We voeren overleg met Arriva over de beoordeling van drie opties die nu nog voorliggen. Dit zijn de huidige situatie, de 1-richtingsvariant Stationsstraat en de Sphinxlunet-variant. Arriva geeft de huidige situatie te willen behouden, maar denkt constructief mee over de voor- en nadelen van de andere twee alternatieven.*

21. Vraag/opmerking: Als de bussen uit de Stationsstraat worden gehaald, dan graag ook de auto's.

*Antwoord: Dit komt overeen met onze insteek, een autoluwe binnenstad.*

Vraag/opmerking: Wat is de status van de planvorming omtrent de routing door Wyck van regionale buslijnen en stadsbussen naar en van het busstation?

*Antwoord: Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De verwachting is overigens niet dat bij de besluitvorming over de verkeersstudie dit najaar al een besluit zal vallen over de route van de bus.*

## **Duitse Poort**

### **22. Vragen/opmerkingen:**

Effecten sluiting Duitse Poort voor Heugemerveld zowel qua intensiteiten als luchtkwaliteit.

Voorstander van afsluiten Duitse Poort, mits er geen overlast ontstaat op andere wegen. Mogelijke toename sluipverkeer op Groene Loper, Alfons Ariënsstraat, John F., Kennedysingel, Renier Nafzgerstraat en Avenue Ceramique door afsluiten Duitse Poort. Hiervoor graag speciale aandacht

Als Duitse Poort dicht gaat, komt er veel meer verkeer over de Kennedysingel en wordt de luchtkwaliteit nog slechter dan hij al is, want maatregelen om de uitstoot (en lawaai!) te verminderen zijn nog steeds niet genomen!

Weerstand tegen afsluiting: meer verkeer door Heugemerveld en over Kennedysingel. Bevoorradend verkeer voor Wyck zal via Heugemerveld (Duitse Poort, Baron van Hövellstraat, Min.Talmastraat) naar Kennedybrug rijden

Er zal meer overlast van het verkeer ontstaan in de Alfons Ariënsstraat na afsluiten Duitse Poort en John F Kennedysingel. Daar is al veel overlast door toestroom van ca. 42.000 auto's. Ook het parkeren zou door deze verandering een probleem kunnen worden

Sluiten overweg Alfons Ariënsstraat zal ook tot weerstand leiden in Heugemerveld

*Antwoord: In de achtergronddocumenten die via de website te downloaden zijn, wordt uitgebreid en tot in detail ingegaan op de effecten van maatregelen op het gebied van verkeer, geluid en lucht. Hierbij zijn ook de effecten van het afsluiten van de overweg Duitse Poort onderzocht, waarbij ook specifiek is gekeken naar de effecten in Heugemerveld.*

### **23. Vraag/opmerking: Wat betreft de status van de plannen met beide**

spoorwegovergangen: Vooralsnog lijkt de voorkeur voor een fasering: Eerst alleen Duitse Poort sluiten voor gemotoriseerd verkeer en eventueel in fase 2 ook de Alfons Ariënsstraat. De bewoners zijn in dit proces nog niet aan het woord geweest en moeten nog door de gemeente worden gehoord.

*Antwoord: We hebben belangstellenden via een inloopavond op 16 januari 2020 ingelicht over de opzet van het onderzoek en de maatregelen die we willen*

*onderzoeken toegelicht. Op basis van reacties hebben we enkele maatregelen toegevoegd aan het onderzoek. In de komende periode (april / mei 2021) nodigen wij u uit om kennis te nemen van de concept resultaten van het onderzoek en hier op te reageren.*

### **Meerssenerweg**

24. Vraag/opmerking: Wat is de status op termijn van het internationaal busstation aan de Meerssenerweg? Is daar een maximumcapaciteit en hoe is het gebruik nu?

*Antwoord: Ja, daar is een capaciteit aan gesteld om te voorkomen dat er op de Meerssenerweg files ontstaan. Ook is het aantal perrons maatgevend. Vanwege de pandemie is afgelopen jaar geen goed toetsingsjaar voor het internationaal busstation geweest. Veel internationale bussen hebben niet gereden. Overigens is het station gebouwd op een verwachte groei en zal de komende jaren de capaciteit nog niet bereikt worden*

25. Vraag/opmerking: Wat is de status van de planvorming omtrent onderbreking van de Meerssenerweg ter hoogte van het station (het zgn. tweede stationsplein)?

*Antwoord: Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. In deze fase van het onderzoek is onze verwachting dat er op korte termijn nog geen onderbreking in de Meerssenerweg komt. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit gekoppeld worden aan het moment waarop er meer duidelijkheid is over de tweede voorkant van het station en de daarbij benodigde ruimte.*

### **Sint Maartenlaan/Wilhelminabrug/Fr. Romanusweg**

26. Vraag/opmerking: nieuwe variant: een knip om doorgaand verkeer te weren t.h.v. Franciscus Romanusweg/Wilhelminasingel;

*Antwoord: Deze variant hebben we opgenomen en verkend in het onderzoek.*

27. Vraag/opmerking: Hoe wordt de kruising Sint Maartenslaan/Wilhelminasingel ingericht? Deze kruising is momenteel onoverzichtelijk en zeer gevaarlijk. In alle situaties gaat de verkeersbelasting toenemen. Hoe denkt men deze problematiek op te lossen? Graag zouden we bij alle varianten de milieu effecten willen kunnen vergelijken (geluid en luchtkwaliteit).

*Antwoord: De inrichting van dit kruispunt is onderdeel van de studie. Ook de milieueffecten zijn onderdeel van de verkeersstudie.*



28. Vraag/opmerking: Zorgen over drukte in St. Maartenslaan als hier naast bussen ook meer fietsers komen.

*Antwoord: Dit is inderdaad een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van het kruispunt met de Wilhelminasingel en de Sint Maartenslaan zelf. Overigens lijkt er voldoende ruimte te zijn voor veilige fietsvoorzieningen. Daarbij kunnen we in de toekomst nog uit meerdere opties kiezen (bijvoorbeeld fietsstroken, fietspaden of een tweerichtingen fietspad).*

29. Vraag/opmerking: Maartenslaan/Wilhelminasingel is gevaarlijkste kruispunt in het stationsgebied. Die ontbreekt nu nog.

*Antwoord: De inrichting van dit kruispunt is onderdeel van de verkeersstudie.*

30. Vraag/opmerking: Alle varianten waarbij de Fr. Romanusweg drukker wordt vereist herinrichting van die weg. Het is nu al te vol, zowel op de kruispunten als bij de inritten naar bijvoorbeeld de MediaMarkt. Ook met laden en lossen daar.

*Antwoord: Dit zijn inderdaad aandachtspunten zodra de Fr. Romanusweg drukker wordt. De verwachting is overigens dat de voorstellen die worden voorgelegd voor besluitvorming zorgen voor minder verkeer op de Fr. Romanusweg.*

## Wyck

31. Vraag/opmerking: Er zit nu al sluipverkeer op Wycker Grachtstraat, dat wordt alleen maar erger.

*Antwoord: Wij hebben niet het beeld dat in de Wycker Grachtstraat of andere straten in dit deel van Wyck te maken hebben met verkeer zonder een relatie met Wyck. De maatregelen moeten ertoe bijdragen dat automobilisten overstappen op de fiets en lopen. Er zullen echter altijd bewoners, ondernemers of bijvoorbeeld logistieke partijen gebruik blijven maken van bijvoorbeeld de Wycker Grachtstraat.*

32. Vraag/opmerking: Aandacht voor fietsparkeren (hoofdzakelijk Wycker Brugstraat) Wel fietsstallingen (in huizen?) (Breda).

*Antwoord: Daar is vanuit het fietsparkeerplan in voorzien.*

33. Vragen/opmerkingen: Groei leegstaande panden, bezoekers steken direct de Servaasbrug over. Aantrekkelijker maken Rechtstraat en Wycker Grachtstraat

Stationsstraat > loopstraat gericht op treinklanten om het centrum uit te breiden + Rechtstraat ook loopstraat/winkelstraat.

*Antwoord: Door meer ruimte te creëren voor lopen en verblijven, verwachten we dat de Stationsstraat, Wycker Brugstraat en Rechtstraat aantrekkelijker worden om te verblijven. Met een voorgestelde pilot in de komende besluitvorming, willen we de effecten hiervan onderzoeken.*

34. Vraag/opmerking: Beeldengroep Wilhelminasingel andere opstelling overwegen. Het monument is nu gevaarlijk, hopelijk wordt dat in de nieuwe situatie beter, anders kan deze beter ergens anders geplaatst worden.

*Antwoord: Dit zit vooralsnog niet in de plannen.*

### **Groene Loper**

35. Vragen/opmerkingen: Groene Loper wordt steeds drukker. Het hele gebied tussen spoor en Maas (Wyck, Céramique en Heugemerveld) wordt nu voor autoverkeer van buitenaf alleen bereikbaar via de Noorderbrug of de Kennedysingel: gevolg is veel noord-zuid verkeer door de wijk. Risico is dat een deel van het verkeer toch via de Groene Loper en de Scharnertunnel rijdt, waardoor de Groene Loper een Groene Racebaan dreigt te worden. Dit wordt versterkt door de knip in de Meerssenerweg aan de achterzijde van het NS-station.

Afsluiten Duitse Poort leidt tot meer verkeer op de ventwegen langs de Groene Loper, nog meer als ook de Alfons Ariënsstraat dicht gaat. Voorkomen dat de Groene Loper opnieuw een barrière gaat vormen tussen Witte Vrouwenveld en Wyckerveld/Stad. Eventueel oversteekplaatsen voor voetgangers en geleide lijnen (station – Frankenstraat)

*Antwoord: De Groene Loper zal de komende jaren – ook zonder maatregelen uit de Verkeersstudie Stationsomgeving – drukker worden naarmate steeds meer vastgoed in gebruik genomen wordt. Dit is conform de plannen vooraf.*

*Om te voorkomen dat daarnaast als gevolg van maatregelen in de Verkeersstudie, zoals het afsluiten van de overweg Duitse Poort, het verkeer op de Groene Loper verder toeneemt zullen we ook kijken naar de inrichting van de Groene Loper. Denk hierbij aan het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op (delen van) de*

*Groene Loper. Deze insteek zorgt ervoor dat zoveel mogelijk automobilisten gebruik gaan maken van de N2-tunnel.*

## **Heugemerveld**

36. Vraag/opmerking: Nog meer verkeer over de Kennedysingel is onacceptabel: geluidsschermen en handhaving snelheid om geluidsoverlast langs Alfons Ariënsstraat te voorkomen.

*Antwoord: We hanteren sinds de Structuurvisie Maastricht 2030 een netwerkfilosofie waarbij gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk wordt verleid gebruik te maken van de ruggengraat (A2) en ribben (onder meer Kennedybrug). Deze Verkeersstudie geeft hier uitvoering aan en zorgt er bovendien voor dat automobilisten worden verleid de auto in te ruilen voor bijvoorbeeld de fiets.*

*De verwachting is dat als gevolg van de maatregelen in deze Verkeersstudie er geen grote of merkbare toename van het verkeer op de Kennedybrug gaat plaatsvinden.*

*Daarnaast start gemeente Maastricht in 2021 een separaat traject waarbij de inrichting van het J.F. Kennedytracé wordt onderzocht. We ambiëren hierbij met name door ingrepen in de inrichting de brug fietsvriendelijker te maken en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer terug te dringen. Bij het ontwerptraject wordt ook het thema geluidsoverlast voor omwonenden betrokken. We denken dat geluidsoverlast verminderd wordt door enerzijds de gereden snelheid terug te dringen en anderzijds willen we geluidsbeperkende maatregelen treffen, zoals bijvoorbeeld een geluidsscherm. We richten ons hierbij op uitvoering in 2024 – 2025.*

37. Vraag/opmerking: Indien alleen de Duitse Poort wordt afgesloten, betekent dit forse toename van sluipverkeer in Heugemerveld, waardoor vooral de situatie voor fietsers onveilig wordt, want er is geen ruimte voor aparte fietsstroken.

*Antwoord: We hebben de effecten van alle voorgestelde maatregelen onderzocht, zo ook dat van het afsluiten van de overweg Duitse Poort. We verwachten niet dat er doorgaand verkeer door Heugemerveld gaat rijden. De wegen in Heugemerveld zijn ingericht op 30 km/u en daarom niet aantrekkelijk voor verkeer zonder een herkomst of bestemming in de wijk. De wijzigingen die gaan plaatsvinden zullen voor de bewoners zelf zijn die in plaats van de overweg Duitse Poort de overweg Alfons Ariënsstraat gaan nemen. Hierdoor klappen verkeersstromen om en zullen er wijzigingen in de wijk plaatsvinden. Het gaat dan echter om relatief weinig en uitsluitend lokaalverkeer, dat in onze ogen niet tot problemen leidt of onveilige situaties voor de fietser. We stellen verder voor om zodra de overweg Duitse Poort*

*wordt afgesloten, het verkeer goed te monitoren en indien nodig aanvullende maatregelen te treffen.*

38. Vragen/opmerkingen: Kennedysingel en Noorderbrugtracé meer passend als 50km-zone inrichten (minder uitnodigend om te hard te rijden) Hoe denkt de gemeente over het voorstel voor geluidsschermen langs de Kennedysingel?

*Antwoord: De gemeente Maastricht start in 2021 een separaat traject waarbij de inrichting van het J.F. Kennedytracé wordt onderzocht. We ambiëren hierbij met name door ingrepen in de inrichting de brug fietsvriendelijker te maken en de gereden snelheid van het gemotoriseerd verkeer terug te dringen. Ook willen we de inrichting zodanig wijzigen dat het gemotoriseerd verkeer, meer dan nu zich houdt aan de 50 km/u snelheidslimiet.*

### **Sphinxlunet**

39. Vraag/opmerking: Het plan om geen bussen door de Stationsstraat en slechts beperkt door de St Maartenslaan te laten rijden, betekent dat deze via de Sphinxlunet naar de Duitse Poort/Spoorweglaan en het busstation rijden: smalle weg voor veel grote voertuigen, 30km zone wordt niet gehandhaafd (opbrengst gaat naar rijksoverheid).

*Antwoord: De variant waarbij lijnbussen gebruik maken van de Spoorweglaan, Duitse Poort en Sphinxlunet is mogelijk mits de doorstroming van de bussen wordt geborgd en mits fietsers veilige voorzieningen krijgen (fietspad of voldoende brede fietsstrook). Dit is, zo blijkt uit de ontwerpanalyse, mogelijk wanneer de overweg Duitse Poort wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, waardoor het aantal voertuigen sterk afneemt. Dit wordt ook bevestigd door Arriva. We denken met deze hoeveelheid verkeer een geschikte inrichting voor 30 km/u te kunnen realiseren.*

### **Vindbaarheid**

40. Vragen/opmerkingen: Het is vreemd dat op de A2 vanuit Luik niet is aangegeven hoe je via Groene Loper en Scharnertunnel naar Wyck kunt rijden. Die route is snel, maar gebruikt niemand. Zou Av. Ceramique rustiger maken. Vindbaarheid Groene Loper vanuit het noorden en zuiden. Aan zuidzijde geen verwijsborden richting Wyck, terwijl dat via Groene Loper, rotonde, Scharnertunnel wel een eenvoudige entree tot Wyck vormt.



*Antwoord: Als gemeente zijn we geen voorstander van het stimuleren van deze routes. We hanteren sinds de Structuurvisie Maastricht 2030 een netwerkfilosofie waarbij gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk wordt verleid gebruik te maken van de ruggengraat (A2) en ribben (onder meer Kennedybrug). Het verkeer van en naar Wyck rijdt bij voorkeur in een zo kort mogelijke route naar de rib (hetzij de Kennedybrug, hetzij de Noorderbrug). De bewegwijzering is daar ook op ingericht en ondersteund deze gewenste routes.*

*Daarnaast wordt de hoeveelheid borden op de snelweg beperkt tot een aantal borden dat nog leesbaar en verwerkbaar is voor verkeersdeelnemers. Om die reden is Rijkswaterstaat terughoudend in het plaatsen van extra bewegwijzering, zeker in en rondom de Koning Willem Alexandertunnel, waar het aantal borden groot is.*

## **Lopen en fietsen**

41. Vragen/opmerkingen:

Eigen rijbaan voor fietsers op Stationsstraat en Wilhelminasingel. Noord-Zuid Wilhelminasingel alle verkeer stapvoets, geen stoplichten (shared space).

*Antwoord: In de Verkeersstudie Stationsomgeving hebben we opties voor onder meer de Stationsstraat en Wilhelminasingel onderzocht. Daarbij denken we aan een autoluwe Stationsstraat, waarmee de huidige rijbaan voor de fietsers wordt (en beperkt bestemmingsverkeer), en ook bijvoorbeeld het ombouwen van de parallelwegen van de Wilhelminasingel naar fietsstraten of zelfs fietspaden. Ook hebben we gekeken naar het terugbrengen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. We denken niet dat het mogelijk is om shared space in te voeren. Dat heeft te maken met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en bijvoorbeeld ook de lijnbussen die met enige prioriteit over de kruisingen moeten kunnen rijden om een punctuele dienstregeling uit te kunnen voeren.*

42. Vraag/opmerking: Fietsers en voetgangers hoofdadere verkeer en niet de autoweg (Kopenhagen). Idem fietsstroken vanuit centrum naar buitenwijken > integraal fietsstraatplan + stallingen.

*Antwoord: Gemeente Maastricht heeft een Actieplan Fietsen in Maastricht en het Actieplan Fietsparkeren Maastricht opgesteld. Hierin zijn de prioriteiten voor de fietser in de komende jaren benoemd. De fietser heeft ook in de Verkeersstudie Stationsomgeving een hoge prioriteit bij het verdelen van de beschikbare ruimte.*

43. Vragen/opmerkingen: Meer aandacht voor de veiligheid van oudere fietsers en voetgangers (zien slechter, kunnen moeilijker achteromkijken, etc.). Opletten met kleuren, opstapjes, stoepen, etc. Toegankelijkheid voor rolstoelen en dergelijke in

verband met het wildparkeren van fietsen. Brede en obstakelvrije trottoirs in de Stationsstraat

*Antwoord: Ten aanzien van het fietsparkeren wordt op basis van het Actieplan Fietsparkeren gewerkt aan minder wildstallen. De maatregelen in de verkeersstudie dragen, bijvoorbeeld op de as Stationsstraat – Wycker Brugstraat bij aan meer ruimte voor de voetganger. Dat leidt op termijn tot meer ruimte voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers.*

*Het is in dit stadium nog niet aan de orde, maar bij het uitdetaileren van de ontwerpen van de buitenruimte zijn de toegankelijkheid van panden en de kleurstelling van materialen bij opstapjes belangrijke aandachtspunten. Hier wordt vanuit het Handboek Openbare ruimte aan gewerkt. Het is goed dat belangenorganisaties als 'Samen Onbeperkt' hierbij aangehaakt blijven.*

## **Participatie en besluitvorming**

44. Vragen/opmerkingen:

Wat vinden ondernemers van deze plannen? Voor ons als bewoners zou dit geweldig zijn, maar ondernemers hebben vaak een grotere stempel.

Communicatie naar de bewoners toe door de gemeente is tot nu toe te passief, te laat in het proces, zwaar ondermaats. Er moet na de informatie nog wel een kans komen om de plannen bij te stellen en die weer aan de burgers voor te leggen. Het lijkt nu dat er pas informatie komt als er geen weg terug meer is.

Wat is de status van de tot nu toe door de gemeente gepresenteerde plannen? Bv 2e Stationsplein achterzijde, lijnvoering bussen naar en van het busstation, Duitse Poort.

*Antwoord: Op 16 januari 2020 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Het onderzoek is inmiddels een stap verder en de gemeente wil de conceptresultaten met bewoners, ondernemer en andere belangstellenden te delen om zo reacties op te halen.*

*Vanwege de pandemie is een informatieavond in de oude vorm niet mogelijk. De gemeente probeert daarom op een alternatieve manier zoveel mogelijk belangstellenden te bereiken. Dat doen we door een animatie en informatieve filmpjes online te zetten. Ook zijn we van plan om, indien de coronaregels het toelaten, in de maand mei van 2021 kleinschalige fysieke bijeenkomsten in de wijkcentra te organiseren. Alle gestelde vragen en gemaakte opmerkingen zullen worden meegenomen in de besluitvorming. Besluitvorming in de raad is voorzien in het najaar, belanghebbenden kunnen daarbij inspreken.*

*Via een digitale nieuwsbrief blijft u op de hoogte van alle data. U kunt zich hiervoor inschrijven via: [stationsomgeving@maastricht.nl](mailto:stationsomgeving@maastricht.nl)*

*Ook is een webpagina ingericht waarop alle relevante data terug te vinden zijn en in de komende tijd de achtergronddocumenten te raadplegen en downloaden zijn:*

*<https://www.gemeentemaastricht.nl/verkeersstudie-stationsomgeving>*

**Arriva**





## Addendum Memo Arriva – busroutes Stationsomgeving Maastricht

In het recent bestuurlijk overleg tussen de gemeente Maastricht, Arriva en Provincie Limburg is een aantal routevarianten besproken.

1. Handhaven huidige routes via St. Maartenslaan en Stationsstraat
2. Geen bussen in Stationsstraat, routes via St. Maartenslaan / Wilhelminasingel / Sphinxlunet
3. Routes via St. Maartenslaan en Sphinxlunet en nog 1-zijdig Stationsstraat richting Station.

Deze varianten zijn toegelicht op hun effecten t.a.v. de reizigers, uitvoeringskwaliteit, busintensiteiten in straten en exploitatieve meerkosten Arriva.

Deze effecten betreffen dan :

- \* extra afstand, extra reistijd voor reizigers. Reistijd is een belangrijk kwaliteitscriterium in OV-keuze en beleving.
- \* vlak voor het eindpunt wordt omgereden, waardoor overstaptijden onder druk komen. Ook psychologisch effect voor reizigers als niet voor kortste, snelste route wordt gekozen.
- \* extra inzet van materieel. Businzet is gebaseerd op rijtijden en omloop-efficiency. Door de extra noodzakelijke rijtijd, kan het niet met de bestaande bussen uitgevoerd worden. Er is minimaal 1 extra bus in de omlopen noodzakelijk. ( Aanschaf/afschrijving/vaste kosten/variabele kosten)
- \* Sommige opties leiden tot sterke verhoging van het aantal busbewegingen in bv. St. Maartenslaan en Sphinxlunet. In beginsel een 'leefbaarheidsafweging' voor de gemeente Maastricht, maar vanwege de Arriva-naam op elke passerende bus , kan dit ook imago schade voor Arriva opleveren.

Arriva blijft haar voorkeur uitspreken voor handhaven van de bestaande situatie.

Als handreiking is een optie meegegeven om de lijnen 1 ( De Heeg) en 5 ( Heugem) ter ontlasting van de Stationsstraat via de Sphinxlunet-Duitsepoort-Spoorweglaan te laten rijden, als dat infrastructureel mogelijk gemaakt wordt. De vraag is of die infra-inspanning opweegt tegen de intensiteiten van 245 –nieuwe- busbewegingen per dag via de Sphinxlunet en afname van de 870 bestaande busbewegingen naar 625 per dag via de Stationsstraat.

In het bestuurlijk overleg is Arriva door de gemeente gevraagd ook te kijken naar een andere variant, waarbij bussen uit oostelijke richting die via de Scharnertunnel/Akerstraat niet meer rechtsaf de Wilhelminasingel opdraaien, maar linksaf de Avenue Ceramique opgaan en weer linksaf via de Sphinxlunet – Duitsepoort – Spoorweglaan naar het station rijden. Verondersteld werd dat dit een kortere route zou zijn.

Dat is niet het geval. Deze routesuggestie is 500 meter extra per passage per richting. Met 440 passages per werkdag al oplopend tot bijna 80.000 km en 4000 extra inzeturen per jaar, jaarlijks te compenseren door de gemeente Maastricht.

Daarnaast zal de gemeente rekening moeten houden met infrakosten om de Sphinxlunet en Duitsepoort geschikt te maken voor intensief busverkeer en voldoende breedte om tegemoet komende bussen te kunnen laten passeren.

Momenteel kunnen 2 tegemoetkomende bussen elkaar op Sphinxlunet niet passeren, zonder dat een van de bussen de parkeervakken oprijdt.



Eenzelfde situatie geldt bij de Duitsepoort, waar buspassages in de huidige vormgeving ondoenlijk is.



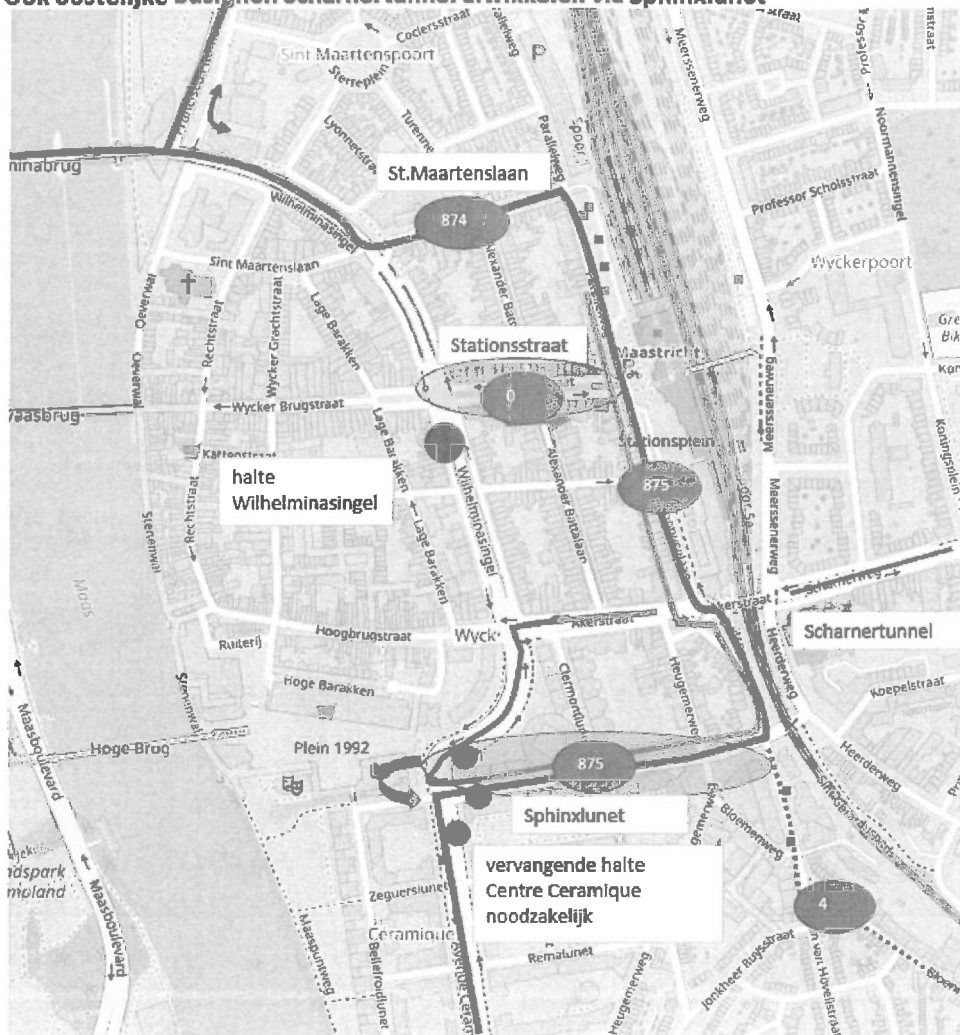
Tot slot nog te vermelden dat de huidige bushalte "Centre Ceramique" ( richting Station ) vervalt, waarvoor een vervangende halte zal moeten worden aangelegd , ofwel op de Avenue Ceramique of in Sphinxlunet ( zuidzijde ) .

Onderstaand de situatietekening van de busroutes in dit scenario.

Het totaal aan busbewegingen via de Sphinxlunet loopt op tot 875 per dag, vergelijkbaar met de intensiteiten in de St. Maartenslaan en de huidige intensiteiten in de Stationsstraat.

### Scenario Stationsstraat geen busverkeer

### Ook oostelijke buslijnen Scharnertunnel afwikkelen via Sphinxlunet



**Participatie in de marktkramen, maximaal 2 mensen  
per half uur**

**19 mei 2021 Plein 1992**

**26 mei, tuin Don Bosco kerk**

**27 mei, tuin Lourdeskerk**



## **Participatie Plein 1992, 19 mei 2021**

### *-Bewoners Alexander Battalaan*

Waar gaat het doorgaand fietsverkeer heen? Hoeveel is dat? Kunnen er venstertijden in Wijk worden ingevoerd en gehandhaafd?

### *-Bewoners Sint Maartenslaan*

Kan de Sint Maartenslaan niet ingericht worden als 30km zone, er wordt veel te hard gereden. Dat geldt zeker voor de Belgische bussen, de taxi's en de scooters. De bussen zetten de motor ook niet uit. Lijn 15 van Arriva is nog een dieselbus. Geeft veel overlast

Niet meer bussen door de Sint Maartenslaan, dat kan deze laan niet meer hebben.

Houdt ook rekening met de toename van de hotels, deze moeten ook bevoorrad worden. Wat doen jullie aan vrachtverkeer? ZES per 1-1-2025 is goed.

Hoe zit het met de hoeveelheid fietsen, het doorgaand fietsverkeer? Moet dat straks allemaal door de Sint Maartenslaan? En de tram? Dat kan niet.

Aanpak kruising Sint Maartenslaan-Wilhelminasingel is prima. Ontwerp is nu nog niet klaar, samen overleggen is belangrijk

### *-Bewoners Spoorweglaan*

De taxi's rijden veel te hard

Bestrating Spoorweglaan zuid is nog niet vervangen, komt hier ook een nieuwe inrichting die aansluit op het noordelijk gedeelte Spoorweglaan?

Mogen de parkeervakken aan de zuidwestzijde weggehaald worden, geeft te veel overlast en is niet mooi. Nu wordt daar vaak in de auto de afhaalmaaltijd opgegeten en komen er spelende kinderen in de knel.

Kunnen er meer afvalbakken op het stationsplein komen?

Er wordt te hard gereden, kan hiernaar gekeken worden? inrichting 30 km zone? Smiley bord?

Bussen door de Spoorweglaan in de toekomst wordt gezien als een groot nadeel, de Spoorweglaan is hiervoor te smal en het afhalen bij de eetcafe's op de Spoorweglaan noord kan dan niet meer. Dat gaat problemen geven.

### *-Ondernemend Wijk (OW)*

OW is zelf bezig met een verkeersonderzoek, welke maatregelen zijn toekomstbestendig? Hierover gaan we samen in gesprek.

De voetgangersuitgang bij de parkeergarage bij de Griend is gericht op het doorlopen over de Wilhelmiabrug naar centrum west. Deze moet ook uitnodigend zijn naar Wijck toe, via het betere bewegwijzering en een aantrekkelijke route.

Dat geldt ook bij de Ruitelij. Het moet hier aantrekkelijk worden om Wijck in te lopen en niet meteen de Hoge Brug over te gaan.

*-Bewoner Plein 1992*

Sluit de Duitse Poort niet af voor gemotoriseerd verkeer. De stad wordt steeds onvriendelijker voor de auto en de scooter en dat is niet goed. Er moet nu te veel worden omgereden.

*-Bewoners Wilhelminasingel*

Het is prachtig om te zien dat er steeds meer fietsparkeerlocaties komen. Bewoners zullen ook een aanvraag doen om bij hun een autoparkeerplaats om te zetten in een fietsparkeerplaats.

Het zou de stad goed doen als de Stationsstraat een mooie bus- en autovrije inrichting krijgt

Zoek de verbinding van Wijck met de Groen Loper.

*-Bewoner Hoge Barakken*

Er wordt te hard gereden op de Avenue Ceramique. Hier zitten veel touristen op die noord-zuid zich een route banen naar de parkeergarages

De kruising Akerstraat-Hoog Brugstraat is gevaarlijk, er zijn verkeerstromen mogelijk die men niet verwacht

Het is goed dat noord zuid verkeer dat naar Randwijck gaat via de bovenste tunnelbuis moet rijden

*-Bewoner Plein 1992 en bewoner Sphinxlunet*

In onderstaande bijlage hebben deze bewoners hun bevindingen opgeschreven.

Marktkraam Plein 1992, 19 mei 2021 ,

## Opmerkingen bij Verkeersstudie Stationsomgeving,

### 1. Bereikbaarheid gebied tussen Maas en spoor van buitenaf

Tot de aanleg van de A2 tunnel vormde de Scharnertunnel feitelijk de belangrijkste toegang van buitenaf naar dit gebied. Maar doordat de Scharnertunnel niet is aangetakt op de N2 tunnel wordt extern verkeer geacht tussen het Noorderbrugtracé en de John F. Kennedysingel te kiezen.

De route via Meerssenerweg, Duitse Poort en Sphinxlunet is nu een veelgebruikte route met minder verkeerslichten voor verkeer vanaf A2-Noord naar Céramique en Heugemerveld. De Sphinxlunet is qua profiel en bebouwing (doorlopende weerkaatsende gevelwanden) niet geschikt voor deze hoeveelheid verkeer. Daarbij wordt in deze straat vaak harder dan 50 km/h gereden, terwijl max. 30 km/h is toegestaan. De straat nodigt uit tot harder rijden. Dit betreft niet alleen personenauto's maar ook vrachtwagens (die wegens hoogte niet door de Scharnertunnel kunnen) en af en toe bussen (bv treinvervangende bussen bij spoorwerkzaamheden) Door de hoeveelheid verkeer en de bebouwing kunnen veel bewoners 's nachts hun slaapkamerraam niet open zetten. Afsluiting van de spoorwegovergang voor autoverkeer ligt dan ook voor de hand.

Daarmee wordt het gebied tussen Maas en Spoor in in de nieuwe structuur alleen bereikbaar vanaf de stroomwegen Noorderbrug en John F. Kennedysingel. Dit betekent dat lokaal verkeer naar een gebied van twee kilometer zijn weg over het lokale wegennet moet vinden.

Dat zal op buurtniveau gevoelsmatig tot doorgaand verkeer leiden (bv Avenue Céramique, Franciscus Romanusweg/ Wilhelminasingel), zoals op slide 21/22 van 31 maart al is gesuggereerd. Dat vermeende doorgaand verkeer zou alleen te voorkomen zijn door het gebied over de as Servaasbrug-Wycker Brugstraat-Station-Rotonde Groene Loper keihard door te snijden, zodat noord alleen via het Noorderbrugtracé te bereiken is en zuid alleen via de John F. Kennedysingel.

Bovendien ontstaat er druk op andere mogelijke alternatieven. Vanaf de A2 zuid naar Plein 1992 geeft de navigatie de route via de Groene Loper en de Scharnertunnel. De verkeersbelasting van de rotonde van de Groene Loper met de Scharnerweg geeft nu al een complex beeld met fietsers en auto's, deels naar en van de AH-XL.

Derhalve lijkt "knippen" meer aangewezen dan hard "knippen". Op een enkele plek kan een knip toch noodzakelijk zijn om lokaal doorgaand verkeer te vermijden. De Rechtstraat vormt nu al een korte verbinding zonder verkeerslichten vanaf de Franciscus Romanusweg naar bv de Hoogbrugstraat, met enkele shops, die verkeer aantrekken dat zich aan weinig regels houdt. Suggestie: "knip" door verkeer in het noordelijk deel alleen vanaf de Wycker Brugstraat toegankelijk te maken. Daarbij moet dan ook de (sluip)route langs de Oeverwal van de St.Maartenslaan naar de St.Servaasbrug worden geknipt.

### 2. Gebruik Stationsstraat

Het gebruik van de middenzone van de Stationsstraat door voetgangers blijkt in de praktijk toch tegen te vallen. De zebra's over de Wilhelminasingel en de Spoorweglaan leiden de voetgangers naar de trottoirs aan weerszijden. Vervolgens is de verleiding om naar het middendeel over te steken onvoldoende.

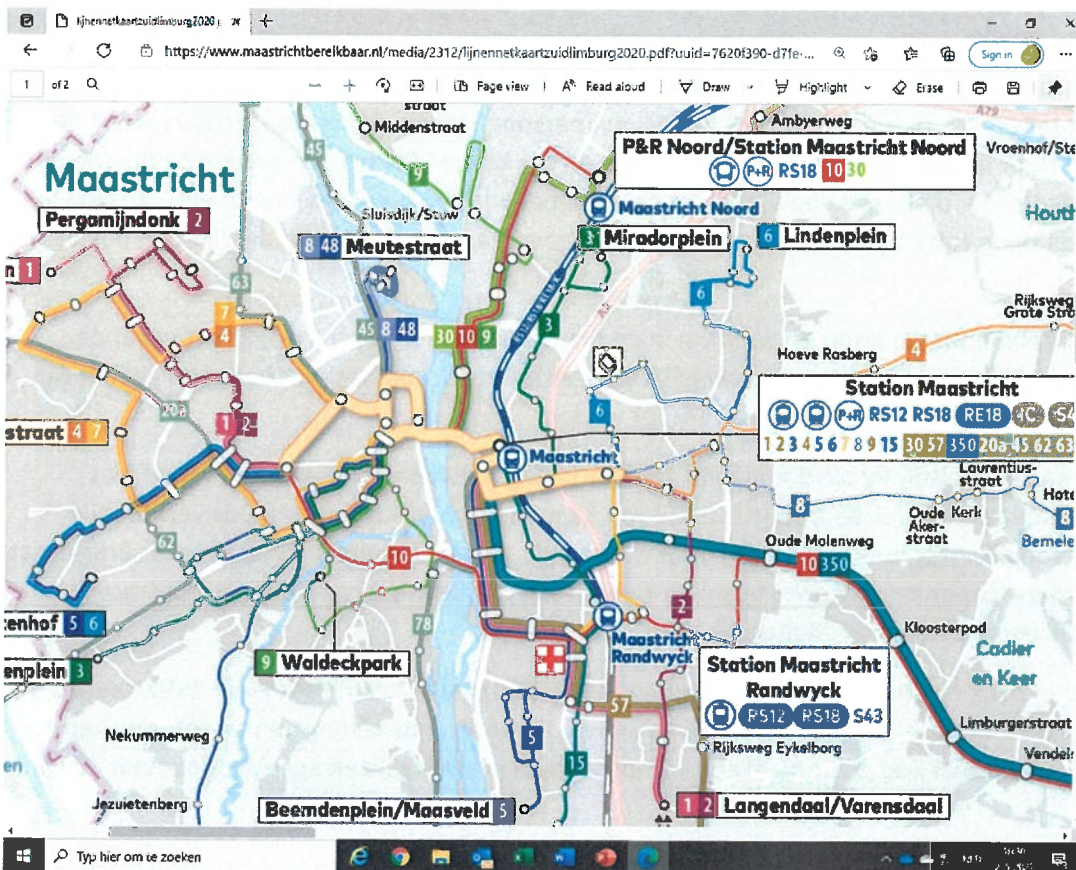
Wellicht is te overwegen om het fietsverkeer naar het midden te brengen, direct aansluitend op de in- en uitrit van de fietsparking, gecombineerd met busverkeer in één richting naar het station toe, aan de zuidzijde

van het fietspad, zodat de bus voor het station om de hellingbaan heen linksaf naar het busstation kan afbuigen.

Op deze wijze kan extra terrasruimte langs de gevels worden gecreëerd, zodat bedienend personeel geen rijbaan hoeft over te steken of uitgiftedependances in de middenberm gebouwd moeten worden.. Herprofilering kan qua planning worden gekoppeld aan de nieuwe OV-concessie per 2025.

### 3. Halteplaatsen openbaar vervoer

Met betrekking tot de buslijnen wordt sterk gefocussed op de rijroutes: Om hinder voor de omgeving te beperken wordt lijnvoering aangepast. Daarmee wordt voorbijgegaan aan de primaire functie van het openbaar vervoer: mensen van A naar B brengen, in dit geval verbinden van halteplaatsen.



Door de gewijzigde lijnvoering om de Stationsstraat te mijden, worden belangrijke halteplaatsen door diverse lijnen niet meer bediend: Halte Centre Ceramique in noordelijke richting (lijnen 1,5,7,57 en 350, 12 bussen per uur) en de halte Wilhelminasingel-Wycker Brugstraat in noordelijke en zuidelijke richting (20 bussen per uur per richting).

### 4. Tweerichtings-fietspaden

Op een aantal punten (o.a Wilhelminasingel-St.Maartenslaan) worden tweerichtings-fietspaden voorgesteld. Als dit niet met verkeerslichten is geregeld, vormt dit voor afslaand autoverkeer verwarrende situaties.

Tegen de regels in komt deze situatie ook wel bij de Wiebengahal voor. Afslaand autoverkeer vanaf Avenue Céramique naar en van de Daemslunet moet dan in twee richtingen het fietspad screenen en dat is tegen de gewoonte in en vormt dus een risico. Zeker met een beperkte ruimte tussen rijbaan en fietspad, waarbij de afslaande auto op de rijbaan moet stoppen om eventueel voorrang te moeten verlenen.

## **Participatie Don Boscokerk, 26 mei 2021**

### *Buurtplatform Heugemerveld*

De afslag het Heugemerveld vanaf de Kennedybrug (kruispunt bij de Jonkheer Ruysstraat/Renier Nafzgerstraat) is gevaarlijk en zeker niet berekend op een toename van verkeer.

Grote zorgen dat als gevolg van de afsluiting Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer, de spoorovergang bij de Alfons Ariënstraat (kleine overgang) te druk wordt. Kunnen hier geen extra snelheidsbeperkende maatregelen worden ingesteld? Matrixborden?

Het verkeer op de Kennedybrug is gevoelsmatig niet gedaald. Te veel verkeer, te veel fijnstof

Heugemerveld zit niet in de aanpak Zero Emissie Stadslogistiek, jammer.

Als gevolg van de woonplannen op de zuidzijde van de Groene Loper (Le Sud) wordt er fors meer loop- en fietsverkeer door Heugemerveld verwacht.

Als de Meerssenerweg geknipt wordt, kunnen er ook geen auto's meer doorrijden vanuit deze route naar de Alfons Ariënstraat.

Angst voor een mogelijke cumulatie van overlast als gevolg van een grotere Lidl, Le Sud, de Campus. Er dient een integrale visie te worden opgesteld.

### *Buurtplatform Wijck en bewoner Alexander Battalaan*

Er wordt de integraliteit gemist. De 4 voorgestelde maatregelen betreffen los zand. Waarom wordt de Meerssenerweg niet meteen geknipt?

Ontmoedig het doorgaand verkeer, Wijck is een woonwijk. Geef auto's meer en langer rood licht.

Het buurtplatform Wijck heeft aanvullend nog een document toegevoegd, dit is opgenomen in dit participatie document

### *Bewoner Aalmoezenier Roemenplein*

Angst voor drukte bij kleine spoorovergang indien Duitsepoort gesloten wordt. Kan deze ook eerst als proef worden afgesloten?

Taxis's rijden 70 km/uur tussen het Mecc en het centraal station via de Bloemenweg

Het huidige einde van de Groene Loper is nog niet af. Kan deze niet doorgetrokken worden naar de Maas of Randwijk?

Als wegen 30 km/uur zijn, moeten die ook zo worden ingericht om hard te rijden te voorkomen.

Vrees voor accumulatie overlast door grotere Lidl en Campus.



### *Bewoner Stellalunet*

Ben veel ambitieuzer met de doelstelling minder auto's en meer ruimte voor de fiets en de voetganger. Kijk eens naar Gent!

Ondernemers zijn soms tegen deze maatregelen omdat men alleen maar kan kijken naar wat er verloren gaat maar niet kan inzien dat er veel te winnen is. Luister wat meer naar de bewoners en wat minder naar de ondernemers.

Is er niet een regeling mogelijk waarbij mensen hun oude vervuilende scooter kunnen inleveren voor een e-fiets?

Knip ook de noord-zuid verbindingen, bijvoorbeeld de Wilhelminasingel.

### *Fietsersbond*

Blij met meer ruimte voor de fiets en voetgangers.

Fietsroutes zijn nog teveel versnipperd. Denk na over de logica van doorgaande fietsroutes. Zorg voor prominentere fietsroutes en verbindt de schakels met elkaar.

Het is een goed idee om na te denken over een fietsstraat tussen treinstation Randwijck (universiteit en werklocatie Randwijck) en het centraal station. Zorg hierbij voor zo min mogelijk obstakels. Er zitten nu al veel fietsers op de Bloemenweg/Endepolsdomein. Het verplaatsen van de busroutes naar de Spoorweglaan is hierbij geen goede combinatie.

Geef meer aandacht aan de relatie "trein-fietsers". Vanuit Maastricht west naar het centraal station fietsen is nu nog niet optimaal. Als de Stationsstraat geheel auto- en busvrij wordt, kan dit betekenen dat de doorgaande fietser hier teveel moet opletten voor overstekende obers en flanerende mensen die naar de middenberm lopen en weer terug naar het trottoir.

Pas op met een tweerichtingen fietspad op het kruispunt Wilheminasingel/Sint Maartenslaan. Je hebt hier te maken met behoorlijke snelheidsverschillen. De Fietsersbond gaat aan de slag met het maken van een plan dat zij gezamenlijk met gemeente gaan bespreken.

De fietsersbond heeft aanvullend nog een document toegevoegd, dit is opgenomen in dit participatie document.

### *Bewoner Heugem*

Bewoner neemt vaak de overgang bij de Duitse Poort om naar haar ouders in Scharn te gaan. Als je ouder wordt, kun je niet meer fietsen of lang lopen en daar zou de gemeente meer aandacht voor moeten hebben. Het afsluiten van de Duitsepoort voor auto's is dan ook niet een goed idee. De stad kan zo niet meer "leven", het autoluw maken van de stad leidt tot het niet meer kunnen deelnemen aan allerlei activiteiten van ouderen en mensen van buiten.

De openbaar vervoer kwaliteit leidt te wensen over.

Waarom moet het kruispunt Wilhelminasingel/Sint Maartenslaan worden aangepakt? Het is zinvoller om het beschikbare geld uit te geven aan de basisvoorzieningen.

De afrit richting Randwijck is problematisch en dient verbeterd te worden, hier mogen geen files ontstaan.

Kunnen er geen campussen voor studenten op Randwijck gebouwd worden? Om studentenoverlast in de binnenstad tegen te gaan en woningen beschikbaar te houden voor de "niet-studenten".

### *Bewoners Bloemenweg*

Inspraak op dit dossier is slecht geregeld. Communicatie is ondermaats, ook vanuit het buurtplatform is niets gehoord. Waarom worden er niet huis aan huis brieven verspreid door de gemeente?

De Bloemenweg is onderbelicht in de verkeerstudie. Deze weg kan geen extra verkeer aan. Als de Duitsepoort gesloten wordt voor autoverkeer betekent dit dat meer auto's via de kleine spoorovergang over de Bloemenweg gaan. Kunnen niet beide overwegen gesloten worden? Kan de Bloemenweg 1 richting verkeer worden? Een fietsstraat van te maken?

*Nu rijden ook de taxis hier veel te hard.*

### *Bewoners Bloemenweg*

Afsluiting Duitsepoort voor gemotoriseerd verkeer gaat leiden tot veel overlast in de Bloemenweg. De spoorovergang bij de Alfons Ariënstraat is nu al zeer gevaarlijk en als er straks meer functies op de Groene Loper zuid komen (o.a. Campus, Le Sud) leidt dat tot nog meer verkeer over deze spoorovergang en op de Bloemenweg. Ook zal er een fikse toename van fietsverkeer zijn, dat kan niet goed gaan.

Het lijkt ook alsof er bij het einde van de Groene Loper ineens gestopt is met werken, het ziet eruit als "niet afgemaakt". Had deze loper niet moeten worden doorgetrokken?

In de wijk Heugemerveld wonen inmiddels ook veel tweeverdieners met 2 auto's. Kijk goed naar de ontsluiting van de wijk, deze is kwetsbaar. Als beide spoorovergangen ooit gesloten worden, zal dit de doodsteek voor de wijk zijn. De Jonkheer Ruysstraat, de Minister Talmastraat, de Bloemenweg en de Baron van Hövellstraat zijn hier niet op gebouwd.

## Participatie Lourdeskerk, 27 mei 2021

### *Ondernemers*

De Sint Maartenslaan kan en mag niet het afvoerputje worden van de stationsomgeving. Geen extra bussen meer door deze laan, verdeel de bussen over meerdere straten. Verdeel "de pijn". In de Sint Maartenslaan moet de hotelgast bij de parkeergarage kunnen komen, meer bussen in deze laan verslechtert de bereikbaarheid hiervan.

De Sint Antoniuslaan moet ook weer opengesteld worden, zeker nu de Botermijn ontwikkeld wordt.

De bussen in 1 richting door de Stationsstraat laten rijden is geen goed plan

De elektrische bussen geven beduidend minder overlast maar het gedrag van de buschauffeurs blijft wel overlast geven, het toeteren en schelden en te hard rijden.

De Kiss en Ride bij het station functioneert niet goed

### *Ondernemers*

Groot voorstander van een busvrije en autoluwe Stationsstraat. Niet alleen voor de ondernemers in deze straat maar ook voor de stad.

De bussen in 1 richting door de Stationsstraat laten rijden is geen goed plan. Het zou mooi zijn als onderzocht kan worden of met minder bussen in twee richtingen door de Stationsstraat, er toch mogelijkheden zijn voor terrassen op de middenberm.

### *Bewoners Schepenenplein*

De Groene Loper is inderdaad druk, er wordt te hard gereden maar er is ook een fout gemaakt bij de aanleg hiervan. De fiets/wandelstrook zou in asfalt kleur moeten hebben, en de rijbaan voor auto's in het gele grit.

Geef de voetganger voorrang bij iedere oversteekplaats, gebruik kleur. Geen verbodsborden/drempels/30 km zone borden, dat werkt niet. Gebruik ludieke acties en accentueer dat de voetganger/fietser hier de "baas is" Zorg ook voor meer groen.

### *Bewoner Aldegondaplein*

De Noorderbrug is geen aantrekkelijke route voor een fietser. Dat zou nog verbeterd moeten worden.

Bewoner is het eens met het beleid om de auto meer op afstand te plaatsen en meer ruimte te bieden aan de voetganger en de fietser.

### *Bewoners Meerssenerweg*

Het verdient absoluut de voorkeur om de Duitsepoort te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, dat zal de verkeersdruk op de Meerssenerweg zeker doen verlagen. Zij herkennen zich in het feit dat veel doorgaand verkeer deze route gebruikt waarvoor de bovensten tunnelbuis bedoeld is.

Op de Meerssenerweg heeft men zich verenigd en de volgende videoboodschap gemaakt:

<https://vimeo.com/440784560>

Bewoners zijn blij met het opgestelde plan en vinden ook dat hiermee een goed integraal verkeerscirculatieplan voorhanden is, blijf het ook integraal aanpakken is de boodschap.

### *Bewoners grenzend aan de Groene Loper*

Deze bewoners willen graag meer cijfers van het autoverkeer dat zich in de west-oost richting begeeft. Bewoners geven aan dat deze cijfers belangrijk zijn bij een aantal verkeersknelpunten die zich nu al voordoen op de Groene Loper. Zo leidt de rotonde bij de Scharnerweg regelmatig tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Bewoners vragen om een integrale aanpak van alle projecten die op de Groene Loper nog gaan plaatsvinden. De campus, de woningbouw.

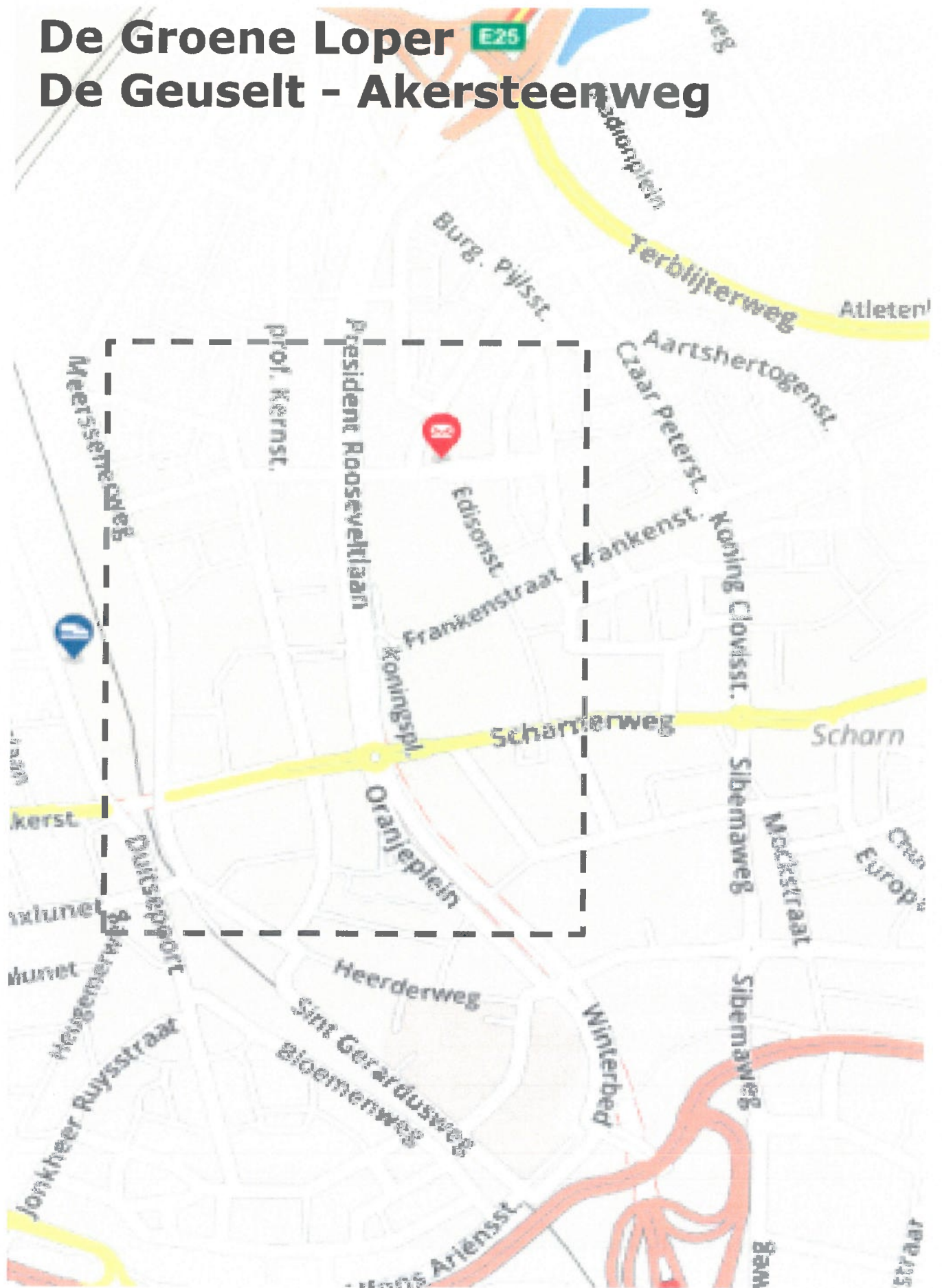
Is het mogelijk om de toegestane snelheid in de tunnelbuis te verhogen van 80 naar 100 km/uur? Dit om er automobilisten te verleiden hier meer gebruik van te maken. Zij denken dat er met communicatie nog best veel mensen te verleiden zijn om ipv de Groene Loper bovenlangs de tunnelbuis te laten gebruiken. Zij zien er nu ook veel doorgaand verkeer, verkeer dat veel te hard rijdt en er ook niets te zoeken heeft.

Bewoners zien graag een herinrichtingsplan voor de Groene Loper, nu is de kans om dit aan te pakken.

In de volgende bijlagen is een voorzet gemaakt door deze bewoners gemaakt.

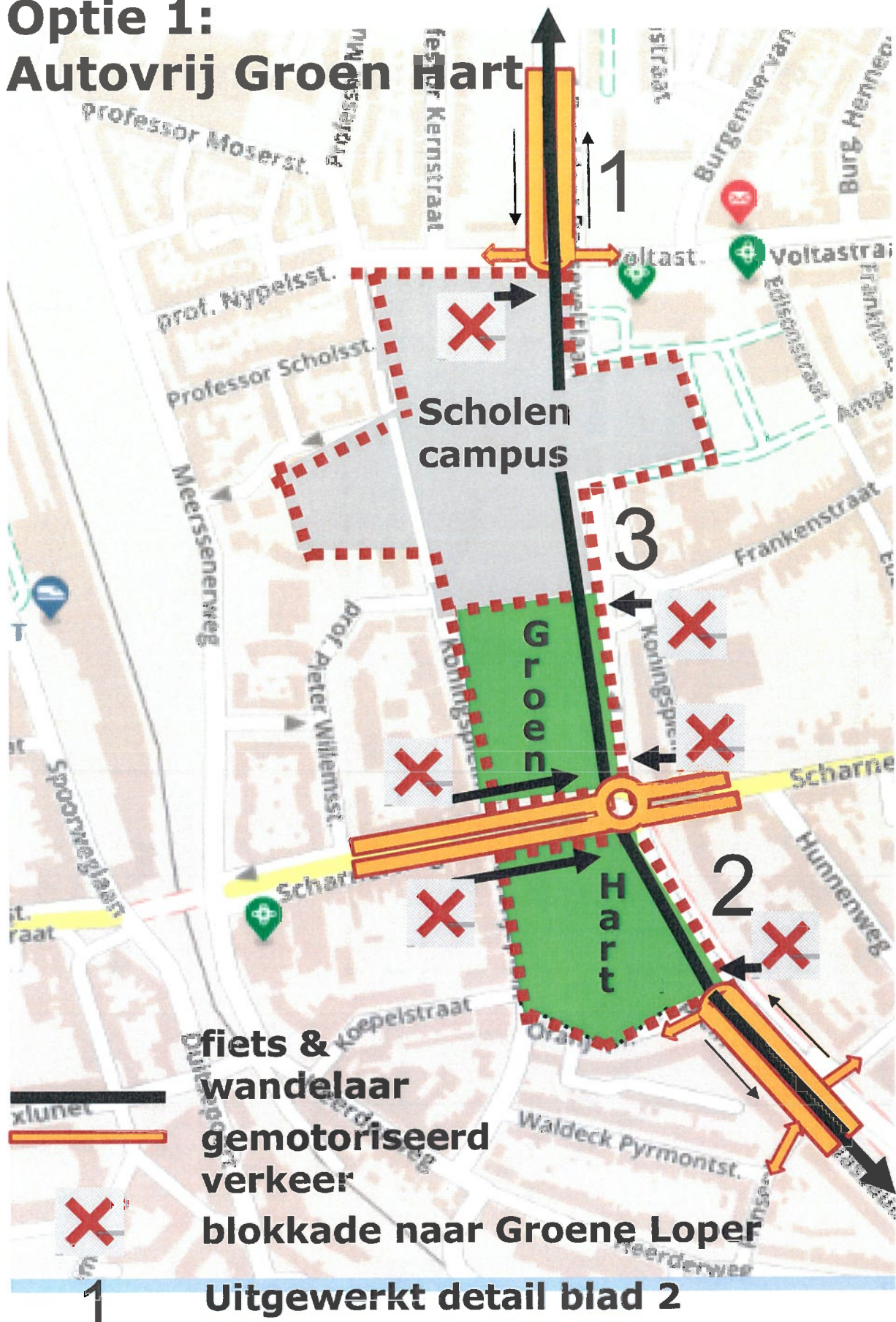
# De Groene Loper

## De Geuselt - Akersteenweg



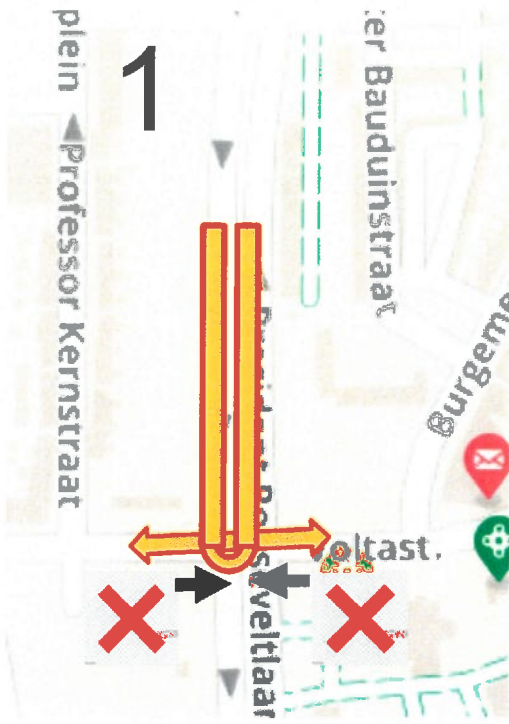


# Optie 1: Autovrij Groen Hart

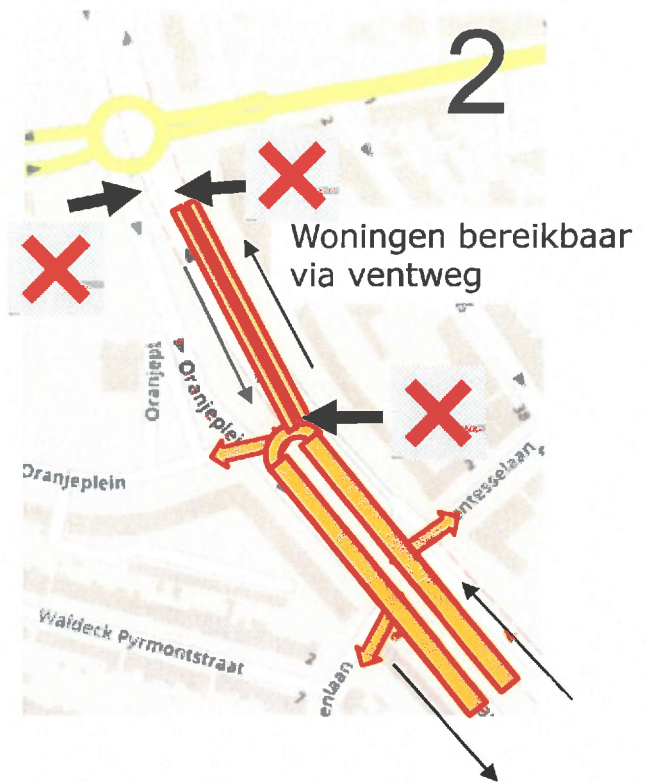




# Enkele details van Optie 1 Een autovrij Groen Hart



Noord:  
 Blokkade Groene loper  
 Ter hoogte van Voltastraat  
 Beide richtingen



Zuid:  
 Blokkade Groene loper  
 Ter hoogte van Oranjeplein  
 Ventweg open



Woningen Pres. Rooseveltlaan  
 bereikbaarheid

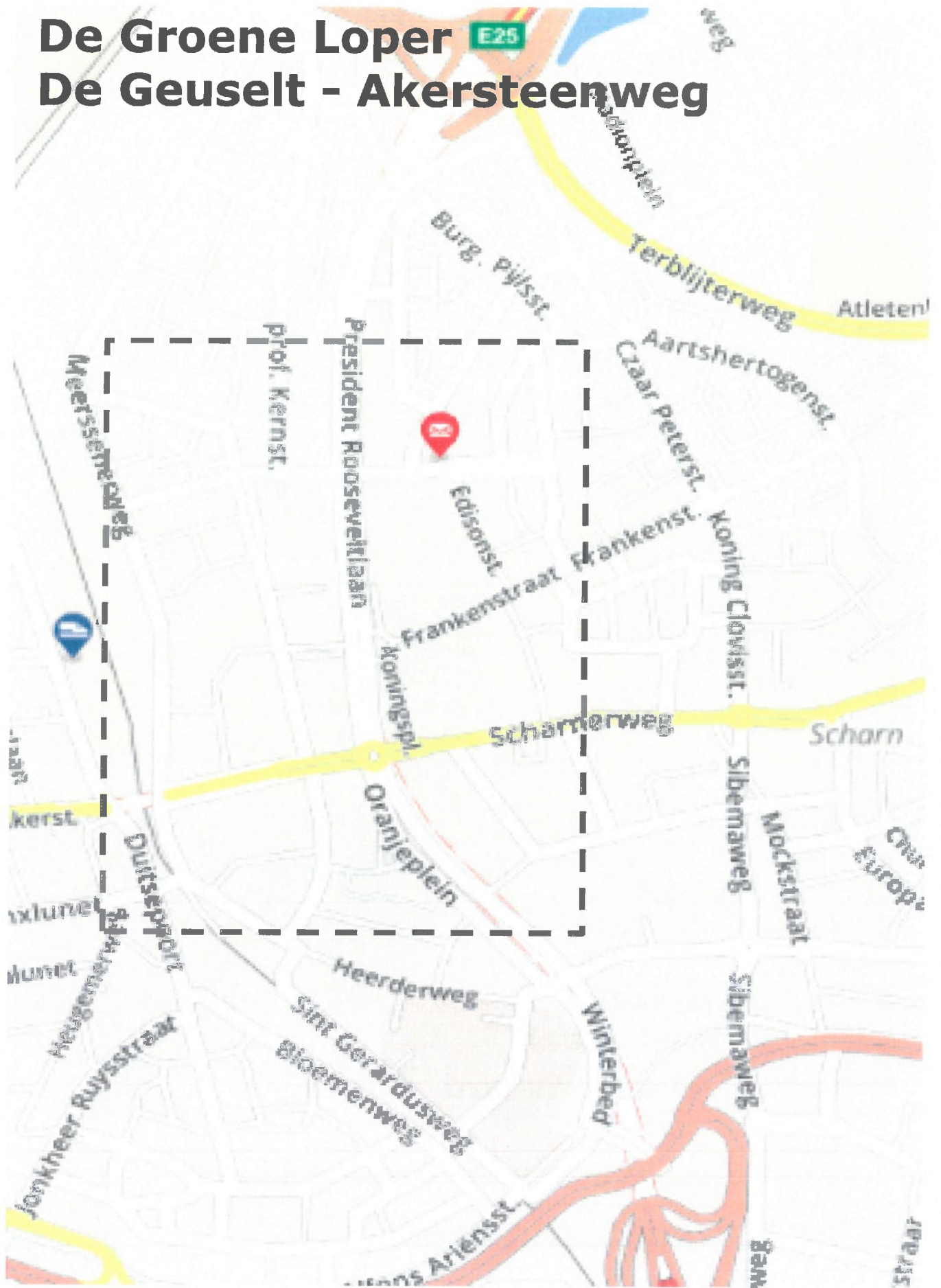




# Optie 2: alternatief Blokkeren doorgang N-Z

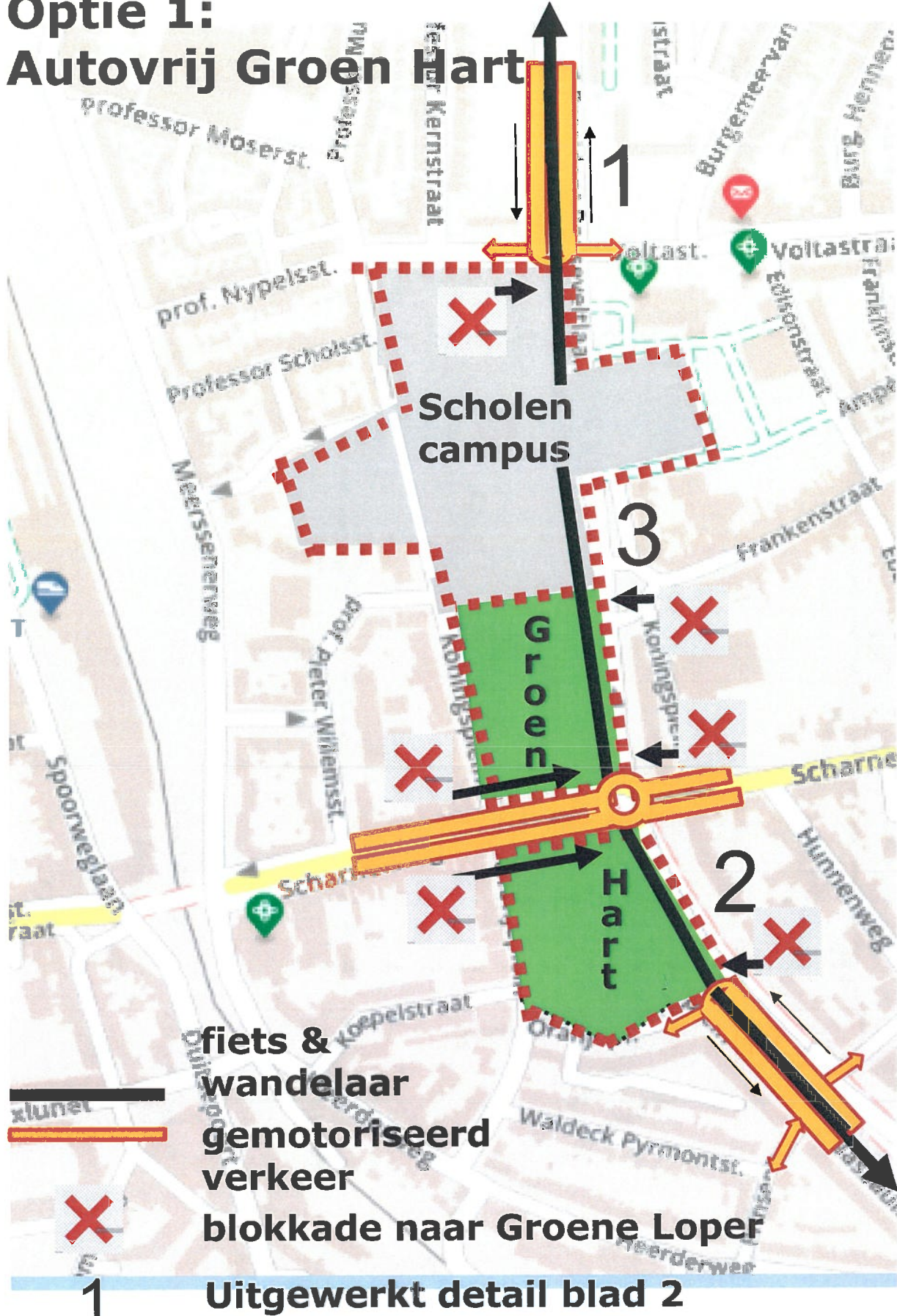


# De Groene Loper De Geuselt - Akersteenweg

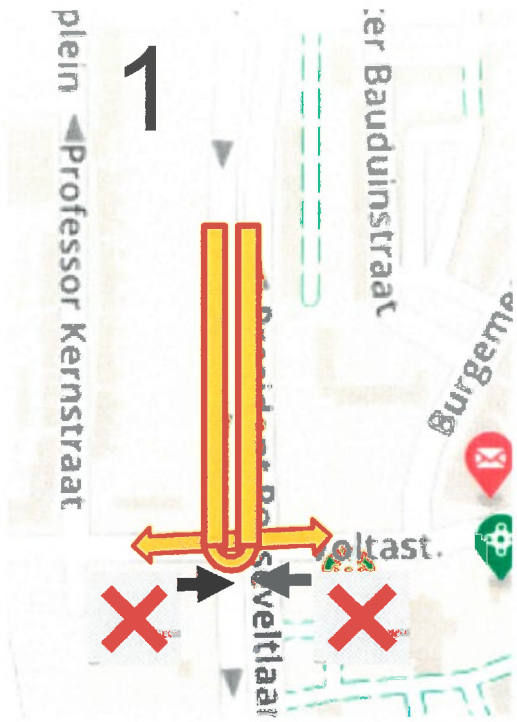




# Optie 1: Autovrij Groen Hart



# Enkele details van Optie 1 Een autovrij Groen Hart



Noord:  
 Blokkade Groene loper  
 Ter hoogte van Voltastraat  
 Beide richtingen



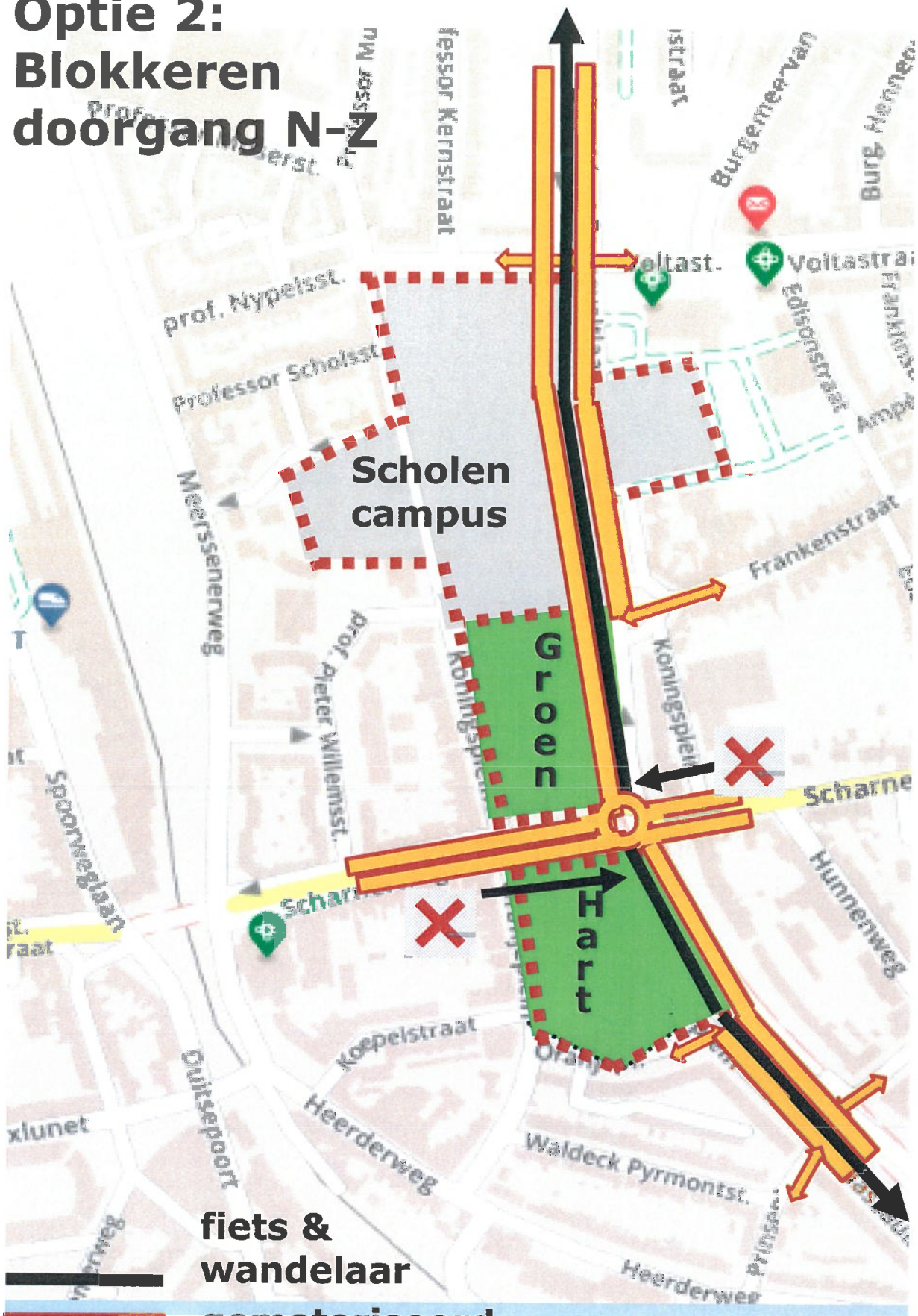
Zuid:  
 Blokkade Groene loper  
 Ter hoogte van Oranjeplein  
 Ventweg open



Woningen Pres. Rooseveltlaan  
 bereikbaarheid

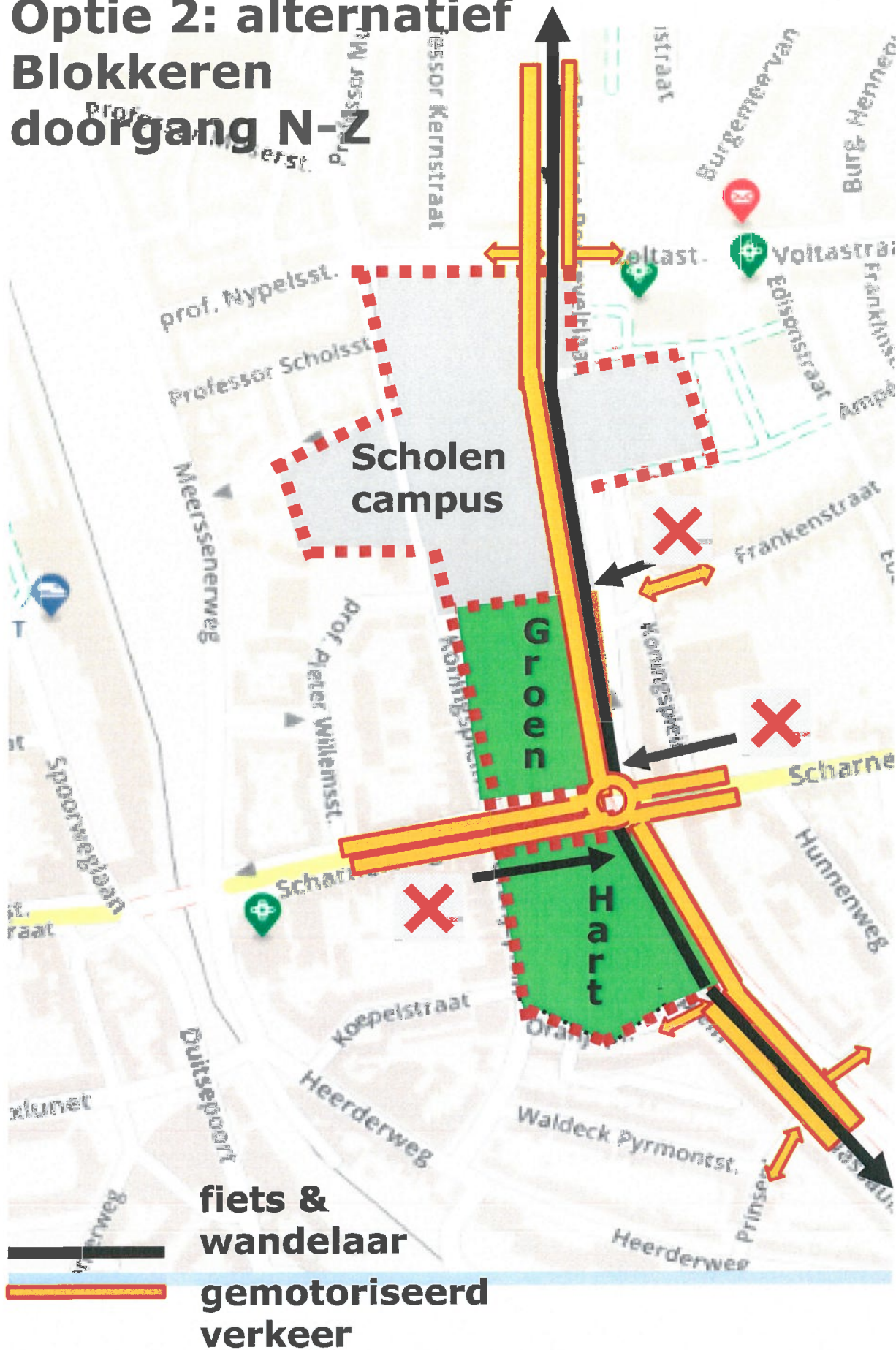


# Optie 2: Blokkeren doorgang N-Z



**fiets &  
wandelaar**  
**gemotoriseerd  
verkeer**

# Optie 2: alternatief Blokkeren doorgang N-Z



**fiets & wandelaar**  
**gemotoriseerd verkeer**

# Fietsersbond





Dossiers



# Rive Gauche

De transformatie van de Maasboulevard tot een samenhangende, betekenisvolle fietsroute.

De clou voor het maken van een samenhangende, robuuste en laagdrempelige verbinding van bijna 6 kilometer is een consistente ligging aan de westkant van de Maasboulevard.

Dat kan worden bereikt door het toevoegen van vier relatief korte tweerichtingsfietspaden. Met die tweerichtingsfietspaden worden de kades en dijken van het voormalige kanaal Luik-Maastricht weer aan elkaar gesmeed.

Daarmee wordt een perfecte aansluiting op allerlei voorzieningen, dwarsverbindingen en gebiedjes tot stand gebracht.

De belangrijkste zijn de recreatiegebieden ten noorden van Maastricht (Kempen en Maasland, via fietsbrug Borgharen ook Rivierpark Maasvallei Nederland), de wijk Boschpoort, de bedrijven in Bosscherveld, poppodium Timmerfabriek, de historische binnenstad, het stadspark, alle Maasbruggen (inclusief Hoeg Brögk), de watersportverenigingen in Sint Pieter, uitspanning Slavante, cultuurhuis AINSI, de ENCI-groeve, het mountainbikeparcours bij de Observant en de recreatiegebieden ten zuiden van Maastricht met daarin als grootste trekker het pontje Lanaye – Eijsden.

En ... Rive Gauche verbindt Maastricht met de Franstalige buurgemeente Visé!

[Klik hier voor een kaart van Rive Gauche.](#)

Hieronder een paar schetsen van onze voorstellen (gebaseerd op reële maten) ten opzichte van de huidige situatie:



Totale omvang route (Boschpoort voedingskanaalweg – Belgische grens): 5,8 km

#### Omvang ingrepen:

- aanleg tweerichtingenfietspad Sappi 0,35 km,
- aanleg tweerichtingenfietspad Van Hasseltkade – Mosae Forum 0,5 km,
- aanleg tweerichtingenfietspad langs park 0,65 km,
- aanpassen kruispunt met Kennedybrug,
- aanpassen Sint Pieterskade 0,05 km,
- inrichten van de Lage Kanaaldijk als fietsstraat (meer comfort door minder drempels).

#### Gewenste effecten

- Meer fietsverplaatsingen door betere ontsluiting van stadsdelen en buitengebied.
- Betere openbare ruimte bij de Sint Pieterskade, het stadspark en de Van Hasseltkade (versterking historische structuur, meer groen en minder verkeersweg).

Deze Grote Fietsambitie heeft een relatie met Maaspromenade 3.0.



#### Over ons

#### Fietsersbond.nl

#### Nieuwsbrief

Organisatie

Homepage

De Fietsflits is onze maandelijkse nieuwsbrief vol leuke en nuttige berichten voor fietsers. [Schrijf je hier in!](#)

Werken bij de Fietsersbond

Fietsersbond Routeplanner

Contact en ledenservice

Fietsschool

Stichting Fietsersbond

Jouw fietsvoordeel

Lokale afdelingen

Forum

ANBI & CBF

VrijwilligersNet

#### Contact

p/a Jekerweg 59  
6212 GA Maastricht

 [maastricht@fietsersbond.nl](mailto:maastricht@fietsersbond.nl)



# Samen fietsen we beter

© 2021 Fietsersbond [Pers](#) [RSS](#) [English info](#) [Colofon](#) [Privacyverklaring](#) [Disclaimer](#)



# Buurtplatform Wijck

## Terpstra, Marijke

---

**Van:**  
**Verzonden:** dinsdag 8 juni 2021 09:43  
**Aan:** Terpstra, Marijke  
**CC:** BPF Wyck |  
**Onderwerp:** reactie BPF Wyck n.a.v. huidige plannen Stad&Spoor

Dag Marijke,

Een paar punten die ik op de avondsessie bij Don Bosco heb ingebracht op jou verzoek in het kort op papier.

In januari 2020 zijn er op de bijeenkomst boven bij de NS een aantal alternatieven weergegeven. Daarbij zijn opmerkingen gemaakt. Door jullie zelf is aangegeven dat er een aantal (drie) integrale alternatieven zouden worden opgesteld. Helaas: dat is niet gebeurd.

Uit de teksten die er nu zijn leid ik af dat (a) er geen plannen zijn voor de busroutes en (b) er geen plannen zijn voor oost-west verbinding boven/onder het spoor en (c) er geen plan zijn voor de oostzijde station.

Wat nu overblijft verdient dan ook niet meer de naam Stad en Spoor: alleen de afsluiting van de spoorwegovergang Duitse Poort is nog over. En de problematiek van het doorgaande gemotoriseerde verkeer, en het autoluw (cd autoluw) maken van de Wycker Brugstraat.

Daarnaast een nieuw thema bijgehaald in combinatie met de grote beurt Wilhelminabrug. Er wordt gesproken over fietsroutes Maastricht naar het noorden en Maastricht naar Eijsden.

Wat wij betreuren is dat vergaande plannen voor de infrastructuur voor Wyck eigenlijk zonder enige discussie met (bewoners, ondernemers) Wyck met veel details worden uitgewerkt, en er nauwelijks gelegenheid is om er met elkaar en met andere betrokkenen in debat te gaan. De stukken zien er nu zeer "dichtgetimmerd uit" en een ieder kan (afzonderlijk reageren).

Wij (BPF Wyck) zijn van mening dat het plannen van 2\* dubbele fietsroutes op de Wilhelminasingel, als een doorgaande route voor fietsers, niet goed is. Door in de stad een fietspad met 2 richtingen aan te leggen wordt de veiligheid voor en door overstekend verkeer (voetgangers) niet bevorderd. Voor fietspaden buiten de stad (bv vanaf het Provinciehuis naar het zuiden) waar geen kruisend verkeer is, is dat goed mogelijk. Maar op/langs de Wilhelminasingel (en ook Avenue Céramique) levert dat extra conflicten op met voetgangers en met kruisend verkeer.

Op de Wilhelminabrug lijkt ons een 2-richtingen fietspad ook niet veilig, ook al omdat er met grote snelheid af wordt gereden, terwijl brug op het juist veel langzamer gaat.

Kortom: ons idee is: niet doen. Maar ik denk dat de Fietsersbond, als meer gekwalificeerd deskundige, dit veel duidelijker kan beargumenteren.

Met betrekking tot de sluiting van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer merken wij op dat de argumentatie van lange wachttijden niet geheel correct is. Automobilisten die de wachttijd als lang (hinderlijk) ervaren zullen zelf al een andere route nemen! Bovendien: veel doorgaand verkeer wordt al omgeleid zodra de afsluiting van de Meersenerweg bij de oostzijde station gerealiseerd wordt.

En de vraag: hoe wordt de westzijde van de spoorwegovergang aangepast als je nog niet weet wat er met de busroutes gebeurt?

Zolang de Meersenerweg niet is afgesloten, zal, bij afsluiting Spoorwegovergang Duits Poort, er veel doorgaand verkeer gaan doorrijden naar de volgende spoorwegovergang. Dat is niet alleen

vervelend/belastend voor Heugemerveld, maar ook belastend voor de fietsers die gedwongen zijn om die overweg te nemen richting westen! (los eindje van de tunnelrealisatie).

Het hoofdargument van de aanpassingen van 3 kruisingen met de Wilheminasingel (Franciscus Romanusweg, Maartenslaan en Stationsstraat) is gelegen in de beveiliging/verbetering van overstekend verkeer (fietsers en voetgangers). Juist die verbeteringen zijn in het verleden al door ons voorgesteld, maar moesten het afleggen tegen de regel dat het busverkeer voorrang boven alles heeft. Is dat nu geen punt meer?

Ons voorstel is simpeler. Zorg ervoor dat op die drie kruisingen, en ook op de kruising bij de Akerstraat en bij Centre Céramique, het doorgaande gemotoriseerde verkeer meer rood-tijd krijgt, ten faveure van overstekend fietser en voetgangers.

Het verkeer dat de Wilhelminasingel + Avenue Céramique gebruikt als doorgaande route wordt dan dus maar liefst 4 maal “gehinderd”. En dat betekent dat het doorgaand verkeer (als het alternatief tenminste aantrekkelijker is) ook minder wordt.

Als de gemeente zich daarop concentreert, zal het aanzienlijk minder geld kosten dan de nu voorziene 4+miljoen euro.

Tot zover – op dit moment – onze reactie naar aanleiding van de plannen.

Voorzitter BPF Wyck

# LIDL, Heugemerveld

## Terpstra, Marijke

---

**Van:** Terpstra, Marijke  
**Verzonden:** vrijdag 16 april 2021 17:18  
**Aan:**  
**CC:**  
**Onderwerp:** gesprek Lidl en gemeente 16 april 2021

Hallo .....

Zojuist met elkaar gesproken over de afsluiting van de Duitse Poort in relatie tot de Lidl in Heugemerveld.

We hebben geconstateerd dat:

- Deze Lidl veel klanten heeft die met de auto komen, het gebied waaruit deze klanten komen is erg groot, een groot gebied aan de oostkant maar reikt zelfs buiten Maastricht.
- Lidl van mening is dat de afsluiting van de Duitse Poort een verslechtering voor de bereikbaarheid van deze klanten inhoudt
- Lidl van mening is dat dit mogelijk de "ondergang" voor deze winkel betekent en daarmee ook voor de leefbaarheid van de wijk Heugemerveld
- Gemeente in haar omgevingsvisie meer ruimte voor de fiets en voetganger in de binnenstad wil vrijmaken en de auto naar de randen van de stad wil "duwen"
- Gemeente van mening is dat de afsluiting van de Duitse Poort aan bovenstaande bijdraagt door de stationsomgeving hiermee te ontlasten van doorgaand autoverkeer
- Prorail bij de gemeente heeft aangegeven de Duitse Poort te willen afsluiten vanwege de veiligheidsaspecten

We hebben het volgende afgesproken:

- Gemeente neemt intern contact op met Judith Egter en Ard Costongs over de processen vanuit verleden en toekomst mbt deze Lidl. Wat is afgesproken? Waar liggen de mogelijkheden?
- Lidl gaat onderzoek doen naar de als verslechtering van de route voor haar autoklanten mocht de Duitse Poort sluiten.

Vragen die tijdens het gesprek ontstonden:

Hoeveel omrijden is het feitelijk? Is de klant bereid om te rijden? Wat zijn de fysieke barrières die de klant op haar weg vindt, zoals stoplichten? Hoe verhoudt zich dat tot het stilstaan voor de dichte spoorboom? Hoeveel % van het klantenbestand neemt nu deze overgang Duitse Poort? Hoe scoren de alternatieven via de tunnelbuis of de Scharnertunnel? Etc.

-30 april komen we opnieuw digitaal bij elkaar, we blijven in gesprek.

Als het niet goed is weergegeven of incompleet is, dan hoor ik het graag!

Groet,  
Marijke

**Marijke Terpstra | stationsprojecten en fietsparkeren**

**Ruimte | Gemeente Maastricht**

T +31 (0)43 350 4412 of 06 - 27850793 | [marijke.terpstra@maastricht.nl](mailto:marijke.terpstra@maastricht.nl)

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | [www.gemeentemaastricht.nl](http://www.gemeentemaastricht.nl)

*Ik werk niet op woensdag*



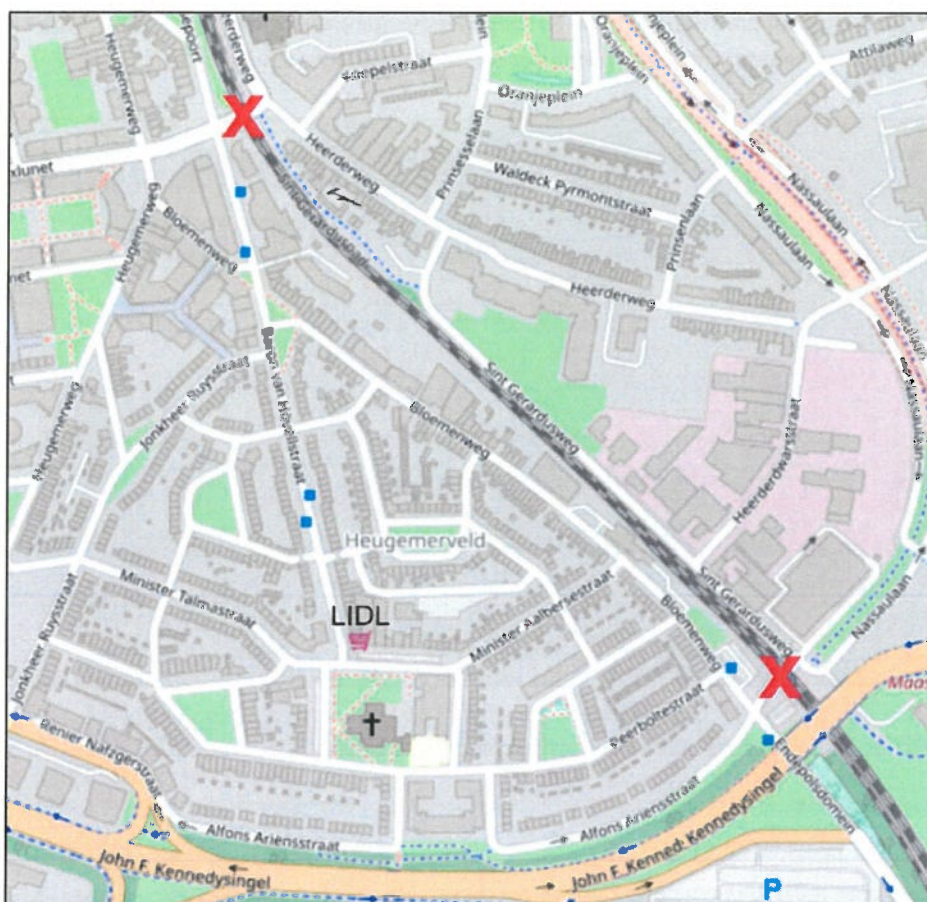
*1-7-2021 Nog geen  
verkeersrapportage  
van Lidl  
ontvangen.*



Opdrachtgever Lidl Nederland GmbH  
Datum 13 juli 2021  
Auteur Danny van Beusekom  
Onderwerp Bereikbaarheidsanalyse Lidl Heugemerveld Maastricht  
Kenmerk 009380.20210413.N1.06  
Pagina 1/15

## 1. Inleiding

De gemeente Maastricht heeft het voornemen om twee spoorwegovergangen (Duitse Poort en Alfons Ariënsstraat, zie figuur 1.1) te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 1.1: Spoorwegovergangen die afgesloten worden (ondergrond: Openstreetmap)

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

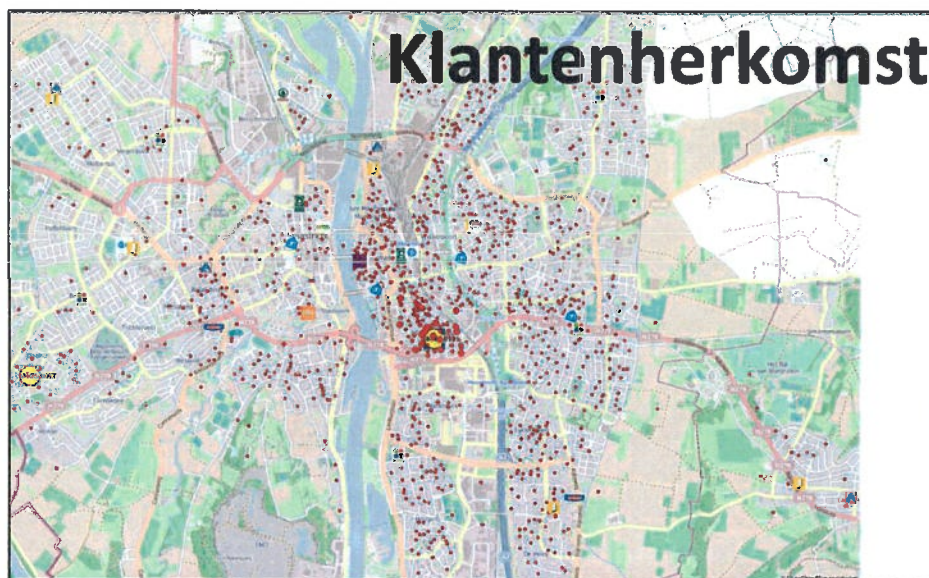
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

In de structuurvisie van de gemeente Maastricht wordt aangegeven, dat het de ambitie is om een verkeerslichtenrije langzaamverkeersroute te creëren en om doorgaand verkeer om buurten en wijken te geleiden. Een beter verblijfsklimaat moet meer ruimte bieden voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is het gewenst om de verkeers- en spoorveiligheid te verbeteren. Het sluiten van de twee spoorwegovergangen Duitse Poort en Alfons Ariënsstraat ziet de gemeente als een maatregel om invulling te geven aan deze doelen.

Lidl heeft een supermarkt aan het Kardinaal van Rossumplein in Maastricht in de wijk Heugemerveld. Lidl is een belanghebbende in het voorgenomen plan om de spoorwegovergangen te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, omdat de supermarkt in de directe omgeving ligt. Uit een klantenanalyse van Lidl (zie figuur 1.2) blijkt dat veel bezoekers afkomstig zijn uit wijken ten oosten van de spoorbaan. Veel mensen maken daarom op dit moment gebruik van de spoorwegovergangen, die de gemeente wil afsluiten. Voor de klanten van Lidl is een goede bereikbaarheid per auto essentieel.



*Figuur 1.2: Herkomst klanten Lidl Kardinaal van Rossumplein*

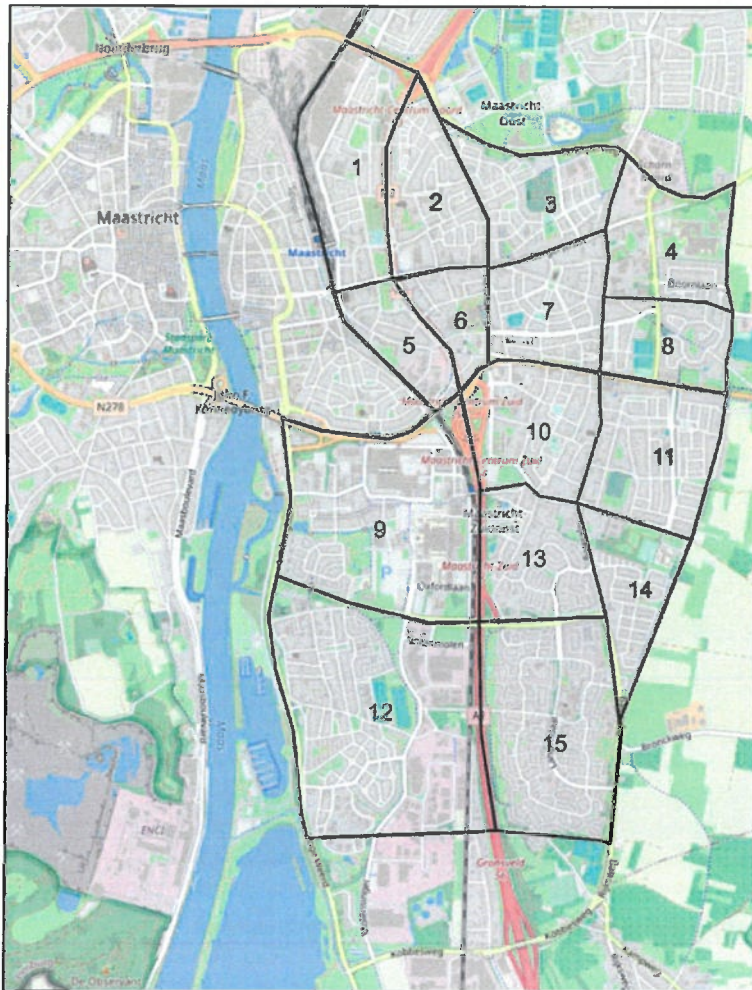
Als gevolg van het plan zullen de aanrijdroutes naar de supermarkt voor bezoekers uit de gebieden met name ten oosten van de spoorbaan Maastricht – Luik wijzigen. Andere gebieden hebben er ook beperkt last van. Lidl Nederland GmbH heeft Goudappel BV gevraagd de effecten van de spoorwegovergangssluitingen voor de bereikbaarheid van de supermarkt objectief in beeld te brengen.



## 2. Bereikbaarheidsanalyse

### 2.1 Onderzoeksmethode

Om het effect van de sluitingen van de spoorwegovergangen op de reisafstand en -tijd te bepalen is gebruik gemaakt van de reisplanner in Google Maps. De online tool geeft op basis van ingewonnen data informatie over reistijden en -afstanden op de verschillende momenten van de dag. De bereikbaarheidstoets is uitgevoerd voor de gebieden welke zijn weergegeven in figuur 2.1.

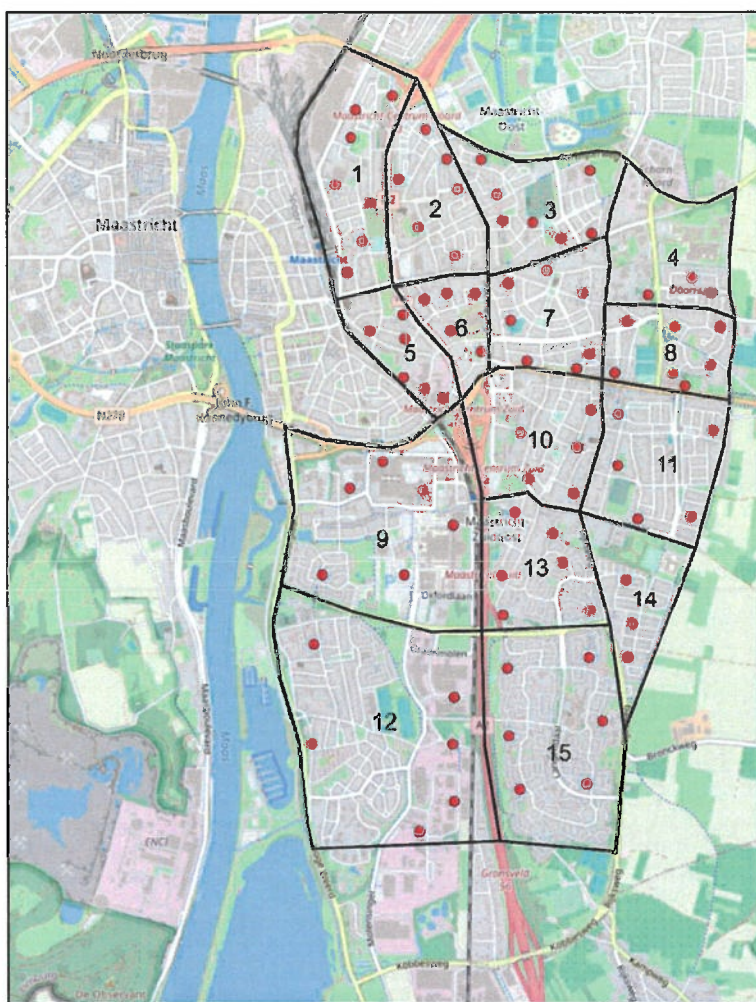


Figuur 2.1: Gebiedsanalyse (ondergrond: Openstreetmap)

# Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Per gebied zijn diverse adressen geselecteerd (zie figuur 2.2). Voorts is bepaald wat de reisafstand en -tijd is tussen het adres en de Lidl via de snelste route. Loopt de route via een van beide spoorwegovergangen (Duitse Poort en Alfons Ariënsstraat), dan is vervolgens de reisafstand en reistijd bepaald via de alternatieve routes via respectievelijk Akerstraat en N278 (zie figuur 2.3).



*Figuur 2.2: Herkomstpunten gebiedsanalyse (ondergrond: Openstreetmap)*



*Figuur 2.3: Bestaande en toekomstige routes (ondergrond: Openstreetmap)*

De reistijdanalyses zijn uitgevoerd met behulp van Google Maps op de volgende momenten, welke voor de supermarkt van belang zijn (zie figuur 2.4 en 2.5):

- zaterdagmiddag 10 april 2021 (tussen 12.00 en 13.00 uur);
- maandagmiddag 12 april 2021 (tussen 17.00 en 18.00 uur).

## 2.2 Uitkomst bereikbaarheidsanalyse

De resultaten per meetpunt zijn in detail weergegeven in bijlage 1 en 2. De bereikbaarheidsanalyse per zone is weergegeven in tabel 2.1. Hieruit blijkt dat in sommige gevallen een forse toename in afstand en reistijd te verwachten is. Zonder rekening te houden met de extra verkeersbewegingen op de Akerstraat en Avenue Ceramique (zie paragraaf 2.3), neemt de reistijd al tot 87% toe.



gebied	verschil afstand (km)		verschil duur (min) zaterdag		verschil duur (min) maandag	
1	+ 0,9	+56%	+ 2,7	+73%	+ 2	+47%
2	+ 0,8	+40%	+ 1,3	+24%	+ 1,4	+26%
3	+ 0,8	+36%	+ 0,7	+13%	+ 0,7	+12%
4	+ 0,4	+13%	0	-	- 0,5	-
5	+ 1,3	+163%	+ 2	+87%	+ 2	+71%
6	+ 0,7	+44%	+ 0,6	+14%	+ 0,4	+9%
7	+ 0,7	+37%	+ 0,4	+8%	0	-
8	n.v.t.	-	n.v.t.	-	n.v.t.	-
9	n.v.t.	-	n.v.t.	-	n.v.t.	-
10	+ 0,6	+8%	0	-	- 0,3	-
11	+ 0,2	+3%	- 0,5	-	- 1	-
12	n.v.t.	-	n.v.t.	-	n.v.t.	-
13	n.v.t.	-	n.v.t.	-	n.v.t.	-
14	n.v.t.	-	n.v.t.	-	n.v.t.	-
15	n.v.t.	-	n.v.t.	-	n.v.t.	-

Tabel 2.1: Verschil in reistijd tussen herkomstpunt en Lidl (gemiddelde van het gebied)

Uit tabel 2.1 blijkt dat vooral in de gebieden 1, 2 en 5 (Wyckerveld en Wittevrouwenveld) er sprake is van een langere reistijd als gevolg van een sluiting van twee spoorwegovergangen. De reistijd (enkele reis) neemt toe met 1 tot 3 minuten (maximaal 87% in reistijd). De reisafstand (enkele reis) neemt toe met 0,4 tot 1,3 km (maximaal 163% in reisafstand).

De toename in reistijd zal er toe leiden dat een deel van de bezoekers een andere supermarktkeuze gaat maken:

- Oost:
  - Jumbo (Franciscus Romanusweg)
  - Albert Heijn (Scharnerweg)
  - Albert Heijn (Burgemeester Cortenstraat)

- Plus (De Mandel)
- Zuidoost:
  - Jumbo (Roserije)
  - Plus (De Beente)
  - Jan Linders (Rijksweg)

Dat heeft voor Lidl directe financiële gevolgen als gevolg van de verminderde bereikbaarheid vanuit de oostelijk gelegen gebieden.

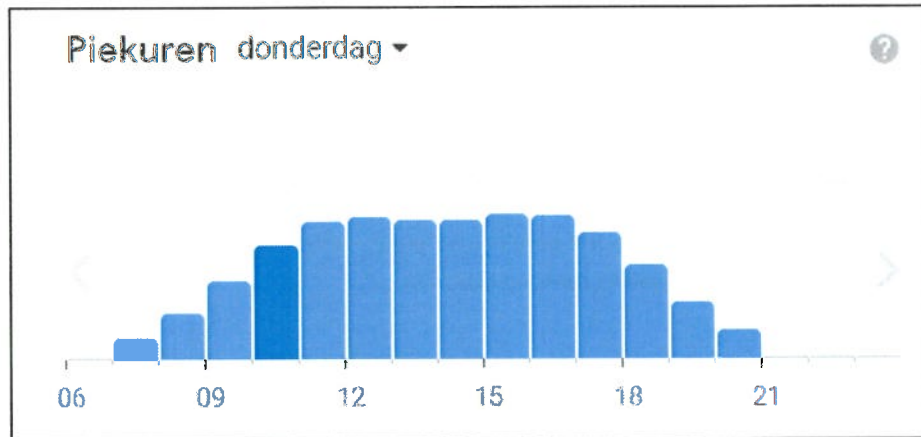
### 2.3 Overige bereikbaarheidseffecten van de spoorwegluitingen

Uit figuur 2.3 blijkt bovendien dat op de alternatieve routes er sprake is van kruispunten met verkeerslichten, hetgeen een extra belemmering voor bezoekers van de supermarkt vormt. De route via de zuidzijde loopt via de Ringweg. Klanten van Lidl ervaren dat als een barrière.

De alternatieve route via de kruispunten die met verkeerslichten zijn geregeld (zie figuur 2.3) zorgt echter ook voor vertraging. Dit blijkt uit de Google data (huidige situatie met spoorwegovergangen geopend, zie vorige paragraaf), maar ook uit het onderzoek van Arcadis<sup>1</sup> (modelstudie waarin 1 of 2 spoorwegovergangen zijn gesloten). Uit het onderzoek van Arcadis blijkt namelijk, dat als gevolg van de afsluiting van de spoorwegovergang Duitse Poort het aantal motorvoertuigbewegingen op de Akerstraat toeneemt met 1.500 per dag en op de Avenue Ceramique met 1.600 motorvoertuigbewegingen per dag. Indien ook de spoorwegovergang bij de Alfons Ariënsstraat wordt afgesloten, dan neemt dit toe tot respectievelijk 2.900 en 2.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Omgerekend naar drukste avondspitsuur gaat het om circa 300 motorvoertuigbewegingen. Dit zal een extra reistijd tot gevolg hebben, bovenop de gemeten extra reistijd welke gepresenteerd is in paragraaf 2.2. Voor Lidl is het drukste avondspitsuur een belangrijk bezoekmoment (zie figuur 2.4).

---

<sup>1</sup> Bron: Arcadis, Integrale probleemanalyse Maastricht – Duitse Poort & Alfons Ariënsstraat



Figuur 2.4: Bezoekpatroon Lidl Kardinaal van Rossumplein Maastricht (bron: Google)



Figuur 2.5: Bezoekpatroon Lidl Kardinaal van Rossumplein Maastricht (bron: Google)

## 2.4 Effecten op wijkniveau Heugemerveld

Bij sluiting van de spoorwegovergangen Duitse Poort en Alfons Ariënsstraat zal de wijk Heugemerveld via minder routes bereikbaar zijn voor bewoners en bezoekers. Dit leidt er toe dat sommige wegen drukker worden. Het gaat bijvoorbeeld om de Jonkheer Ruysstraat en Minister Talmastraat, waar 900 motorvoertuigenbewegingen per etmaal extra te verwachten zijn (zie bijlage 3). Als uitsluitend de spoorwegovergang Duitse Poort afgesloten wordt, worden de Bloemenweg en Minister Aalbersestraat drukker (600 tot 1.200

motorvoertuigbewegingen per etmaal). De genoemde wegen maken onderdeel uit van een verblijfsgebied. De drukkere wegen leiden tot een verminderde leefbaarheid en bereikbaarheid van zowel bewoners als bezoekers van Lidl.

De alternatieve route via de Jonkheer Ruysstraat en Minister Talmastraat loopt via een verblijfsgebied (30 km/h zone). Drempels en gelijkwaardige kruispunten zorgen voor een adequate inrichting van het verblijfsgebied. Voor verkeer van/naar de supermarkt is deze route echter minder geschikt. Dit geldt ook voor het bevoorradingsverkeer van de Lidl. Op dit moment maakt de vrachtwagen gebruik van de route via de Duitse Poort / Baron van Hövellstraat. De laad- en losstrook is ook aan deze straat gelegen. Door de sluiting van de spoorwegovergangen zal de vrachtwagen via de Jonkheer Ruysstraat en Minister Talmastraat moeten rijden, wat extra hinder zal opleveren voor omwonenden.

### 3. Conclusies en aanbevelingen

Geconcludeerd wordt dat door het sluiten van twee spoorwegovergangen Duitse Poort en Bloemenweg leidt tot een sterk verminderde autobereikbaarheid van de Lidl supermarkt aan het Kardinaal van Rossumplein in Maastricht voor zowel bezoekers als expeditieverkeer. Met name voor de bezoekers uit de wijken Scharn, Wyckerpoort en Wittevrouwenveld zal er sprake zijn van een grotere reisafstand en -tijd tot de Lidl supermarkt. Ook voor andere wijken kunnen er reistijdefecten optreden, omdat als gevolg van de sluiting van de spoorwegovergangen Duitse Poort en Alfons Ariënsstraat het drukker wordt op de alternatieve verbindingen als de Akerstraat, Avenue Ceramique, John F. Kennedysingel (N278) en Jonkheer Ruysstraat en Minister Talmastraat.

Dit zal er toe leiden dat bezoekers een andere supermarktkeuze gaan maken, bijvoorbeeld:

- Oost:
  - Jumbo (Franciscus Romanusweg)
  - Albert Heijn (Scharnerweg)
  - Albert Heijn (Burgemeester Cortenstraat)
  - Plus (De Mandel)
- Zuidoost:
  - Jumbo (Roserije)
  - Plus (De Beente)
  - Jan Linders (Rijksweg)

Dat heeft voor Lidl substantiële financiële gevolgen: zij verwachten minder weekomzet als gevolg van de verminderde bereikbaarheid.

Aanbevolen wordt bij de uitwerking van het plan voor de spoorwegovergangen Duitse Poort en Bloemenweg de belangen van de Lidl mee te wegen. Het open houden van minimaal de spoorwegovergang Duitse Poort zal er toe leiden dat de bereikbaarheidseffecten in reistijd en afstand voor de Lidl voor autobezoekers vanuit Wyckerpoort en Wittevrouwenveld beperkt worden. De alternatieve route via Akerstraat en Avenue Ceramique zal als gevolg daarvan ook minder extra verkeer te verwerken krijgen (respectievelijk 1.400 en 1.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal extra).

Aanbevolen wordt om ieder geval de spoorwegovergang Duitse Poort te handhaven voor alle verkeer inclusief gemotoriseerd verkeer. Voor Lidl is de autobereikbaarheid van groot belang, omdat de meeste bezoekers per auto komen.



**Bijlage 1: Reistijdanalyse m.b.v. Google Maps (zaterdag 10-4-2021)**

# Goudappel

MOBILITEIT BEWEGT ONS

Gebied	Adres	km	min	via	km	min	via
	1 Kolonel Millerstraat 65		2,2	5 Spinxlunet		3	7 Akerstraat
	1 Generaal Simpsonstraat 1		1,8	4 Spinxlunet		2,9	7 Akerstraat
	1 Old Hycokryplein		1,8	4 Spinxlunet		2,8	7 Akerstraat
	1 Professor Crahaystraat 1		1,4	3 Spinxlunet		2,5	7 Akerstraat
	1 Professor Cobbenhagenstraat		1,5	3 Spinxlunet		2,3	5 Akerstraat
	1 Noormannensingel 50		1,2	3 Spinxlunet		2	6 Akerstraat
	1 Professor Roerschstraat 2		1,3	4 Spinxlunet		2,1	6 Akerstraat
	2 Burgemeester Nierstraszstraat 37		2,1	6 Spinxlunet		2,9	8 Akerstraat
	2 Burgemeester Bauduinstraat 148		1,8	5 Spinxlunet		2,6	6 Akerstraat
	2 Stadhoudersstraat		2,1	6 Spinxlunet		2,9	7 N278
	2 Edisonstraat 10		1,8	5 Spinxlunet		2,6	7 Akerstraat
	2 Karolingenstraat 51		1,9	5 Spinxlunet		2,7	6 N278
	2 Morsestraat 8		2,1	6 Spinxlunet		3,1	7 Akerstraat
	3 Albertusstraat 2		2,2	6 Spinxlunet		3	6 N278
	3 Van Pallantstraat 5		2,1	5 Spinxlunet		2,8	6 N278
	3 Maartveld 18		2,1	6 Spinxlunet		2,9	7 N278
	3 Armand Maassenstraat		2,7	6 Spinxlunet		3,5	7 N278
	3 Gerbergaplantsoen		2	5 Spinxlunet		2,8	5 N278
	3 Huber Jaminstraat 2		2,3	5 Spinxlunet		3,1	6 N278
	4 Bergerstraat 37		2,3	5 Spinxlunet		3,1	6 N278
	4 Gaspedoorn 13		3,2	7 Spinxlunet		3,5	7 N278
	4 Wegedoorn 11a		3,5	7 Spinxlunet		3,8	6 N278
	4 Bemeigrubbe 17		3	6 Spinxlunet		3,2	6 N278
	5 Oranjeplein		0,9	3 Spinxlunet		2,2	5 Akerstraat
	5 Heerderweg 59		0,7	2 Spinxlunet		2,5	6 Akerstraat
	5 Waldeck Pymontstraat 4		1,1	3 Spinxlunet		2,1	4 N278
	5 Sint Gerardusweg 32		0,8	2 Bloemenweg		2,2	4 N278
	5 Heerderdwarstraat 47		0,7	2 Bloemenweg		1,9	4 N278
	5 Sint Gerardusweg 50		0,5	2 Bloemenweg		1,8	3 N278
	6 Hunnenweg 15a		1,6	4 Spinxlunet		2,6	6 N278
	6 Mockveld 22		1,7	5 Bloemenweg		2,5	5 N278
	6 Juliana van Stolberglaan 2		1,1	4 Bloemenweg		2,2	4 N278
	6 Heerdergroenweg 12		1,4	4 Spinxlunet		2,2	5 Akerstraat
	6 Sibemaweg		2	4 Bloemenweg		1,9	4 N278
	7 Europalaan 77		1,8	4 Spinxlunet		2,4	5 N278
	7 Secretaris Waberstraat 25		1,5	5 Bloemenweg		2,3	5 N278
	7 Bernhardlaan 17		2,1	5 Spinxlunet		2,9	6 N278
	7 Kloosterstraat 1		2,4	6 Spinxlunet		3,2	7 N278
	7 Dampstraat 17		1,8	5 Bloemenweg		2,4	5 N278
	7 Secretaris Wijnandsstraat 20		1,5	5 Bloemenweg		2,3	5 N278
	7 Raadhuisplein 10		2,1	5 Bloemenweg		2,4	5 N278
	8 Adelbert van Scharniaan B 4		2	5 Bloemenweg		2,8	5 N278
	8 Burgemeester Lespinassestraat 3		2,4	7 Bloemenweg		2,7	7 N278
	8 Steedoorn 8		3,8	7 N278			
	8 Duindoorn 5		3,9	8 N278			
	8 Esdoorn 24c		3,8	7 N278			
	8 Oude Molenvweg 17		4,1	7 N278			
	8 Hanedoorn 18		2,7	5 N278			
	9 Randwycensingel 22		1,3	3 Limburglaan			
	9 Paul-Henri Spaaklaan 9-3		1,6	4 Limburglaan			
	9 Forum 112		1,9	5 Limburglaan			
	9 Lincoln domein 7-1		1,7	5 Limburglaan			
	9 Sorbornelaan		2,6	5 Limburglaan			
	9 Doctor Tanslaan		3	7 Limburglaan			
	10 Sint Josephstraat 87-75		1,9	5 Bloemenweg		2,4	5 N278
	10 Order de Kerk 11		2,2	6 Bloemenweg		2,8	6 N278
	10 Oude Kerkstraat 14-48		2,2	6 Bloemenweg		2,8	6 N278
	10 Demerstraat 127-113		2,2	5 Bloemenweg		2,7	5 N278
	10 Dorpstraat 147-131		4	7 Limburglaan			
	11 Steegstraat 15-1		3	6 N278			
	11 Pastoor Heijnenstraat 39		3,3	7 Bloemenweg		3,5	7 N278
	11 Kelvinstraat 19		3,2	7 Bloemenweg		3,4	7 N278
	11 Sint Servatiusweg 103-99		3,8	7 N278			
	11 Paemhofstraat 27-1		3	7 Bloemenweg		3,2	6 N278
	11 César Franckstraat 23-1		3,4	8 Bloemenweg		3,6	7 N278
	12 Haugemerstraat 80		2,3	5 Limburglaan			
	12 Oosterweg 33		2,5	5 Limburglaan			
	12 Volmolen 1-19		2,8	5 Limburglaan			
	12 Watermolen 30-52		3,8	7 Limburglaan			
	12 Vogelzang 6		3	6 Limburglaan			
	12 Slagmolen 2-8		4	7 Limburglaan			
	13 Ridder van Heerstraat 10		2,3	5 Bloemenweg		2,9	5 N278
	13 Breeemakkerwaard 38		3,8	8 Limburglaan			
	13 Henricus van Heerstraat 9		2,8	6 Bloemenweg		3,3	6 N278
	13 Ellecuyngaard 19-11		3,5	6 N278			
	13 Haspengouw 199-57		3,6	7 N278			
	13 Stategaard 3		3,7	6 N278			
	14 Staveisbosch 12		4,1	6 N278			
	14 Bruysterbosch 1		4,2	7 N278			
	14 Savelsbosch 122		3,9	6 N278			
	15 Manshaag 59		4	7 N278			
	15 Cajersborg 91-75		3,8	6 N278			
	15 Moesdaal 29b		3,3	6 Limburglaan			
	15 Meendaal 140		3,9	8 Limburglaan			
	15 Cuyleborg 260		4,5	8 Limburglaan			
	15 Aalkeborg 37		4,1	7 N278			

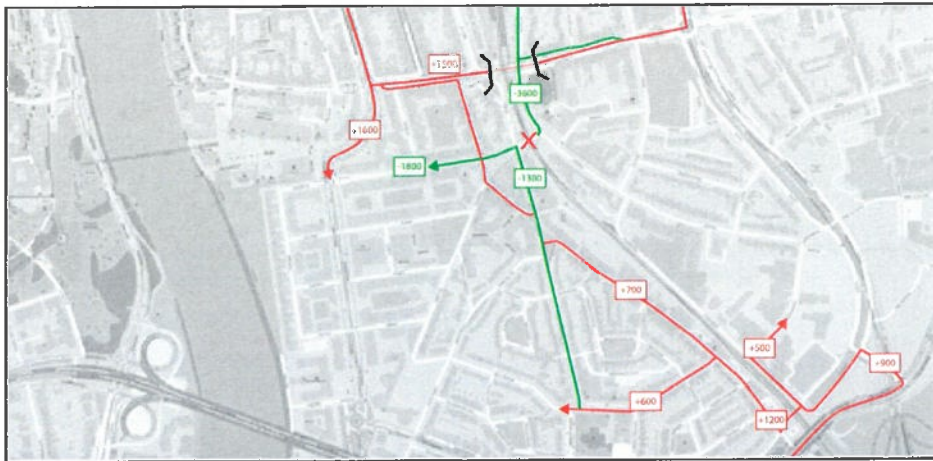
**Bijlage 2: Reistijdanalyse m.b.v. Google Maps (maandag 12-4-2021)**

# Goudappel

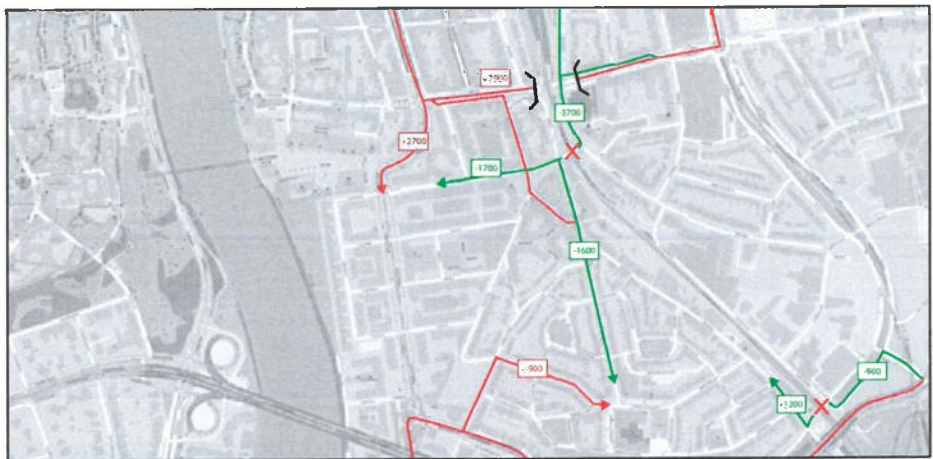
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gebied	Adres	km	min	via	km	min	via
	1 Kolonel Millerstraat 65		2,2	5 Spinxlunet		3	7 Akerstraat
	1 Generaal Simpsonstraat 1		1,8	4 Spinxlunet		2,9	7 Akerstraat
	1 Old Hycokryplein		1,8	4 Spinxlunet		2,8	7 Akerstraat
	1 Professor Crahaystraat 1		1,4	4 Spinxlunet		2,5	7 Akerstraat
	1 Professor Cobbenhagenstraat		1,5	4 Spinxlunet		2,3	5 Akerstraat
	1 Noormannensingel 50		1,2	4 Spinxlunet		2	5 Akerstraat
	1 Professor Roerschstraat 2		1,3	5 Spinxlunet		2,1	6 Akerstraat
	2 Burgemeester Nierstraszstraat 37		2,1	6 Spinxlunet		2,9	8 Akerstraat
	2 Burgemeester Bauduinstraat 148		1,8	5 Spinxlunet		2,6	6 Akerstraat
	2 Stadhoudersstraat		2,1	5 Spinxlunet		2,9	6 N278
	2 Edisonstraat 10		1,8	5 Spinxlunet		2,6	7 Akerstraat
	2 Karolingenstraat 51		1,9	5 Spinxlunet		2,7	6 N278
	2 Morsestraat 8		2,1	6 Spinxlunet		3,1	7 Akerstraat
	3 Alberiusstraat 2		2,2	6 Spinxlunet		3	6 N278
	3 Van Pallantstraat 5		2,1	5 Spinxlunet		2,8	6 N278
	3 Maartveld 18		2,1	6 Spinxlunet		2,9	7 N278
	3 Armand Maassenstraat		2,7	7 Spinxlunet		3,5	7 N278
	3 Gerbergplantsoen		2	5 Spinxlunet		2,8	6 N278
	3 Huber Jaminstraat 2		2,3	5 Spinxlunet		3,1	6 N278
	4 Bergerstraat 37		2,3	5 Spinxlunet		3,1	6 N278
	4 Gaspeldoorn 13		3,2	8 Spinxlunet		3,5	7 N278
	4 Wegedoorn 11a		3,5	8 Spinxlunet		3,8	7 N278
	4 Bemeigrubbe 17		3	7 Spinxlunet		3,2	6 N278
	5 Oranjeplein		0,9	4 Spinxlunet		2,2	6 Akerstraat
	5 Heerderweg 59		0,7	3 Spinxlunet		2,5	6 Akerstraat
	5 Waldeck Pymontstraat 4		1,1	4 Spinxlunet		2,1	5 N278
	5 Sint Gerardusweg 32		0,8	2 Bloemenweg		2,2	4 N278
	5 Heerderdwarstraat 47		0,7	2 Bloemenweg		1,9	4 N278
	5 Sint Gerardusweg 50		0,5	2 Bloemenweg		1,8	4 N278
	6 Hunnenweg 15a		1,6	5 Spinxlunet		2,6	6 N278
	6 Mockveld 22		1,7	5 Bloemenweg		2,5	5 N278
	6 Juliana van Stoberglaan 2		1,1	4 Bloemenweg		2,2	4 N278
	6 Heerdergroenweg 12		1,4	4 Spinxlunet		2,2	6 Akerstraat
	6 Sibemaweg		2	5 Bloemenweg		1,9	4 N278
	7 Europalaan 77		1,8	5 Spinxlunet		2,4	5 N278
	7 Secretaris Waberstraat 25		1,5	5 Bloemenweg		2,3	5 N278
	7 Bernhardlaan 17		2,1	5 Spinxlunet		2,9	6 N278
	7 Kloosterstraat 1		2,4	6 Spinxlunet		3,2	7 N278
	7 Dampstraat 17		1,8	6 Bloemenweg		2,4	5 N278
	7 Secretaris Wijndandsstraat 20		1,5	5 Bloemenweg		2,3	5 N278
	7 Raadhuisplein 10		2,1	6 Bloemenweg		2,4	5 N278
	8 Adalbert van Scharlaan B 4		2	6 Bloemenweg		2,7	5 N278
	8 Burgemeester Lespinassestraat 3		2,4	7 Bloemenweg		2,8	7 N278
	8 Sleedoorn 8		3,8	7 N278			
	8 Duindoorn 5		3,9	8 N278			
	8 Esdoorn 24c		3,8	7 N278			
	8 Oude Moienweg 17		4,1	7 N278			
	8 Hanedoorn 18		2,7	5 N278			
	9 Randwycksingel 22		1,3	3 Limburglaan			
	9 Paul-Henri Spaaklaan 9-3		1,6	4 Limburglaan			
	9 Forum 112		1,9	5 Limburglaan			
	9 Lincoln domein 7-1		1,7	5 Limburglaan			
	9 Sorbonnelaan		2,6	5 Limburglaan			
	9 Doctor Tanslaan		3	7 Limburglaan			
	10 Sint Josephstraat 87-75		1,9	5 Bloemenweg		2,4	5 N278
	10 Onder de Kerk 11		2,2	7 Bloemenweg		2,8	6 N278
	10 Oude Kerkstraat 14-48		2,2	6 Bloemenweg		2,8	6 N278
	10 Demerstraat 127-113		2,2	5 Bloemenweg		2,7	5 N278
	10 Dorpstraat 147-131		4	7 Limburglaan			
	11 Steegstraat 15-1		2,4	7 Bloemenweg		3	7 N278
	11 Pastoor Heijnenstraat 39		3,3	8 Bloemenweg		3,5	7 N278
	11 Kevinstraat 19		3,2	8 Bloemenweg		3,4	7 N278
	11 Sint Servatiusweg 103-99		3,8	7 N278			
	11 Paemhofstraat 27-1		3	7 Bloemenweg		3,2	6 N278
	11 César Franckstraat 23-1		3,4	8 Bloemenweg		3,6	7 N278
	12 Heugemerstraat 80		2,3	5 Limburglaan			
	12 Oosterweg 33		2,5	5 Limburglaan			
	12 Volmolen 1-19		2,8	6 Limburglaan			
	12 Watermolen 30-52		3,8	7 Limburglaan			
	12 Vogelzang 6		3	6 Limburglaan			
	12 Slagmolen 2-B		4	7 Limburglaan			
	13 Ridder van Heerstraat 10		2,3	6 Bloemenweg		2,9	6 N278
	13 Breeemakkerwaard 38		3,8	8 Limburglaan			
	13 Henricus van Heerstraat 9		2,8	7 Bloemenweg		3,3	6 N278
	13 Eilacuyllaard 19-11		3,5	7 N278			
	13 Haspengouw 199-57		3,6	7 N278			
	13 Stategaard 3		3,7	6 N278			
	14 Stavelsbosch 12		4,1	6 N278			
	14 Bruysterbosch 1		4,2	7 N278			
	14 Savelsbosch 122		3,9	6 N278			
	15 Manshaag 59		4	7 N278			
	15 Cajersborg 91-75		3,8	6 N278			
	15 Moesdaal 29b		3,3	6 Limburglaan			
	15 Meendaal 140		3,9	8 Limburglaan			
	15 Cuyleborg 260		4,5	8 Limburglaan			
	15 Aakleborg 37		4,1	7 N278			

**Bijlage 3: Effecten van de sluiting van de spoorwegovergangen op de verkeersdruk op omliggende wegen (bron: Arcadis)**



*Figuur B3.1: Effect van de sluiting Duitse Poort (bron: Arcadis, Integrale probleemanalyse Maastricht – Duitse Poort & Alfons Ariënsstraat)*



*Figuur B3.2: Effect van de sluiting Duitse Poort en Alfons Ariënsstraat (bron: Arcadis, Integrale probleemanalyse Maastricht – Duitse Poort & Alfons Ariënsstraat)*



