



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van D66, Volt en SPM
de heren H.W.M. Jongen, P.J.M. van de Kandelaar,
M.T. den Heijer, D. Janssen, J.M.A.F. Steijns

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake afzien van sluiting Duitsepoort	21 september 2023 Verz. 21 september 2023	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
M (Marijke) Terpstra	043 350 4412	2023.03398
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Marijke.Terpstra@maastricht.nl	043 - 350 4141	--

Geachte heren Jongen, Van de Kandelaar, Janssen, Den Heijer en Steijns,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

U stelt in de raadsinformatiebrief dat het draagvlak bij inwoners en ondernemers geringer is dan voorheen.

- Kunt u aangeven hoeveel deelnemers er bij de bijeenkomst waren en in hoeverre dat representatief is voor de inwoners en andere belanghebbende?
- Hoeveel inwoners en ondernemers hebben deelgenomen en aangegeven tegen of voor het afsluiten van de Duitse Poort te zijn?
- Wat zijn de belangrijkste voor- en tegenargumenten?
- Waarom heeft u er niet voor gekozen om een breder onderzoek naar draagvlak?

Antwoord 1:

- De bijeenkomst in La Bellettsa op 3 april dit jaar, was georganiseerd op verzoek van de buurtnetwerken Heugermerveld en Céramique.*

Er hebben zich circa 60 mensen vooraf aangemeld, maar men hoefde zich niet persé aan te melden. Tijdens de avond is gevraagd of men op de hoogte gehouden wilde worden per mail over de voortgang van dit dossier. Daarvoor diende men een mailadres achter te laten hetgeen 45 mensen gedaan hebben. De inschatting is dat er zich die avond in totaal circa 70 tot 80 mensen in de zaal bevonden.

Allereerst is dit, gezien de ervaring met infoavonden over verkeersmaatregelen, een zeer mooie opkomst. Daarnaast hebben de buurtnetwerken Heugermerveld en Céramique zelf actief gelobbyd om direct betrokkenen te laten komen. Er waren ook vertegenwoordigers/bewoners aanwezig van de wijken Wyck, Wyckerveld, Heer en Scharn, en de straten Groene Loper en Meerssenerweg. Alle mensen die in de eerdere jaren betrokken zijn geweest bij het bredere proces ten aanzien van de verkeersstudie stationsomgeving, hebben een mail gekregen van de gemeente. Zij konden per mail een reactie geven op de vraag of het al dan niet wenselijk was de Duitsepoort af te sluiten.

Met dit alles kan gesteld worden dat dit representatief is voor de betrokken inwoners en andere belanghebbenden.

- Tijdens de bijeenkomst in La Bellettsa waren er nauwelijks geluiden van omwonenden, ondernemers of belangengroeperingen te horen die voor een afsluiting waren. Bewoners van de Meerssenerweg willen graag een afname van het verkeer, maar gaven aan dat dit wellicht ook*

Schriftelijke vragen



DATUM
21 september 2023

op een andere manier kan, bijvoorbeeld door maatregelen op de Meerssenerweg zelf waardoor deze onaantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer. Spoorbeheerder ProRail was wel aanwezig en is groot voorstander van deze afsluiting. Arriva, Ondernemend Wyck en Q-Park zijn tegenstanders. Milieudefensie heeft aangegeven geen voorstander te zijn van afsluiting en heeft benadrukt dat de gemeente juist op een hoger schaalniveau naar de problematiek van de luchtkwaliteit zou moeten kijken.

Per mail zijn 170 adressen aangeschreven waarop 27 mensen hebben gereageerd. 15 mensen waren tegen afsluiting en 12 mensen waren voor. De 12 mensen die voor zijn, zijn grotendeels woonachtig op de Meerssenerweg, Heerderweg, Spoorweglaan en Sphinxlunet. Bewoners van de Sphinxlunet en Spoorweglaan geven hierbij wel aan dat een afsluiting van de Duitsepoort niet mag betekenen dat de bussen dan vervolgens via deze straten gaan rijden.

Ook in de voorliggende periode tijdens de uitvoering van de verkeerstudie stationsomgeving (2020-2021) was er al weinig draagvlak over een eventuele afsluiting van de Duitsepoort.

Dat was ook mede reden om toen geen definitieve afsluiting te overwegen maar het te hebben over een pilot.

- c. *De genoemde argumenten tegen afsluiting zijn met name het wegvallen van een verbinding tussen de wijken en de vrees voor een ongewenste verplaatsing van het verkeer. Vaak genoemd wordt de ongewenste toename van verkeer op de Groene Loper en de overweg Alfons Ariënsstraat. Ondernemers in Wyck, maar bijvoorbeeld ook de Fysiotherapie Céramique, LIDL in Heugemerveld en de Carwash USA aan de Bloemenweg vrezen voor de bereikbaarheid van hun zaak en bewoners gebruiken deze overgang regelmatig zelf. Q-park heeft aangegeven tegen de afsluiting van de Duitsepoort te zijn vanwege de slechtere bereikbaarheid van de parkeergarages in Wyck. Arriva geeft aan eveneens geen voorstander te zijn van de afsluiting als dit in de toekomst gekoppeld zou worden aan een verlegging van de busroutes over de Sphinxlunet. De genoemde argumenten voor afsluiting zijn het verhogen van de veiligheid op het spoor en het aanliggende kruispunt. Ook het afremmen van het drukke autoverkeer op de Meerssenerweg, Sphinxlunet en Heerderweg wordt genoemd.*
- d. *Het college was van mening dat er voldoende zicht was op en onderzoek gedaan naar het draagvlak. Bovendien was draagvlak slechts een van de redenen waarom het college niet koos voor afsluiting.*

Vraag 2:

Het niet afsluiten van de Duitse Poort betekent dat nog steeds fijnstofuitstoot de luchtkwaliteit aantast, de leefbaarheid in buurten niet verbetert, de volksgezondheid verslechtert en de verkeersonveiligheid aanwezig blijft. Als mensen minder met auto's in de stationsomgeving rijden doordat de Duitse poort wordt afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer, komen er minder uitlaadgassen in de lucht waardoor de luchtkwaliteit verbetert, de leefbaarheid in buurten wordt vergroot, de volksgezondheid voor mens en dier verbeterd en de verkeersveiligheid toeneemt. U geeft aan dat het sluiten door langere sluitingstijden en dat de kruisingen aan beide zijden dicht op de overgang liggen er een risico op onveilige situatie bestaat.

a. In hoeverre hebben bovenstaande argumenten bij u een rol gespeeld bij uw overwegingen en besluit om af te zien van sluiting van de spoorwegovergang bij de Duitse Poort?

Antwoord 2:

Deze hebben zeker een rol gespeeld in de besluitvorming. Er is echter geconcludeerd dat eventuele voordelen van de sluiting voor gemotoriseerd verkeer, zoals minder doorgaand verkeer en minder risico op onveilige situaties, momenteel niet opwegen tegen de nadelen, zoals het vergroten van de barrièrewerking voor auto's en de verwachte toename van verkeer op andere kwetsbare locaties zoals de overweg Alfons Ariënsstraat en de Groene Loper. Door in te zetten op andere maatregelen die doorgaand verkeer ontmoedigen, waaronder het invoeren van 30 km/h op de Groene Loper, de Meerssenerweg en het aanpassen van de Wilhelminasingel en de Franciscus Romanusweg, zal



DATUM
21 september 2023

naar verwachting de hoeveelheid doorgaand verkeer reeds afnemen en de veiligheid verhoogd worden. Dit zal komende jaren gemonitord worden en indien nodig kunnen in de toekomst aanvullende maatregelen getroffen worden.

Vraag 3:

U geeft aan dat een van de nadelen is dat er een verwachte toename van verkeer is “op andere kwetsbare locaties zoals de overweg Alfons Ariënsstraat en de Groene Loper.” Op welke onderzoeken, aannames en/of overwegingen is dit gebaseerd?

Antwoord 3:

Deze inschatting is gebaseerd op berekeningen met een verkeersmodel waarmee een inschatting is gemaakt van de wijzigingen in de verkeersstromen. Een uitgebreide toelichting op de berekeningen staat in bijlage 2 ‘Technische Rapportage Verkeersstudie Stationsomgeving’ in het [raadsdossier](#) van het besluit over de verkeersstudie stationsomgeving op 21 december 2021. In variant 5 (pagina 35) en variant 11 (pagina 49) is een doorrekening gemaakt van het afsluiten van de overweg, eenmaal zonder en eenmaal met mitigerende maatregelen om inzicht te krijgen in de effecten die kunnen optreden.

Vraag 4:

ProRail streeft ernaar vanwege de veiligheid zoveel mogelijk spoorwegaanpak op te heffen. In hoeverre heeft u dit uitgangspunt bij uw overwegingen meegenomen?

Antwoord 4:

Dit uitgangspunt is bij de overwegingen meegenomen; met ProRail heeft intensief overleg plaatsgevonden gedurende deze besluitvorming. Overigens was ook ProRail vertegenwoordigd op de bijeenkomst in La Belletsa en heeft daar haar overwegingen en voorkeur toegelicht

Vraag 5:

Welk totaalbeleid en visie heeft u voor ogen inzake de samenhang rond mobiliteit in de stad en Wyck in het bijzonder? Wat doet u om het lopen, fietsen en het gebruik van ov te stimuleren en het autogebruik in de stad te beperken?

Antwoord 5:

Het totaalbeleid en de visie op mobiliteit zijn onderdeel van de vigerende Omgevingsvisie Maastricht 2040, pagina 70 tot en met 77. Voor het centraal stedelijk gebied (inclusief Wyck) is de ambitie om meer ruimte te creëren voor lopen en fietsen. Dit door een autoluwer centraal stedelijk gebied te realiseren door enerzijds het (beter) benutten van de ribbenstructuur en anderzijds het toepassen van het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Personenwagens) als leidend principe binnen ontwerp en beleid. Concrete invulling wordt hieraan gegeven door de maatregelen die reeds in uitvoering zijn of op korte termijn worden gestart, zoals het verlagen van de snelheid op de Groene Loper, de Meerssenerweg en de aanpassing van de Wilhelminasingel en kruispunten met de Stationsstraat, Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg. De effecten van deze maatregelen op de hoeveelheid verkeer zullen worden gemonitord. Afhankelijk van de effecten kan in de toekomst eventueel geconstateerd worden dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

Daarnaast zullen de vrijgekomen financiële middelen voor andere maatregelen die bijdragen aan een autoluwer centrum ingezet worden, zoals het verlagen van de snelheid en herinrichting waardoor meer ruimte voor voetgangers, fietsers en andere functies ontstaat.

Vraag 6:

U stelt in de raadsinformatiebrief: “om nu niet over te gaan tot afsluiting van de Duitse Poort voor



DATUM
21 september 2023

gemotoriseerd verkeer”.

- a. Wanneer bent u van plan om dit eventueel te heroverwegen en wat betekent dat door de mogelijke cofinanciering van het Rijk?
- b. In hoeverre heeft u de cofinanciering vanuit het Rijk bij uw overwegingen meegenomen?

Antwoord 6:

- a. *Een heroverweging is niet op korte termijn aan de orde. Eerst zal invulling gegeven worden aan de bij vraag 5 benoemde verkeersmaatregelen en zullen effecten worden gemonitord. De beoogde cofinanciering door het Rijk voor het afsluiten van de overweg was onderdeel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Het Rijk is via ProRail op de hoogte gebracht van het besluit. De beoogde cofinanciering van het Rijk zal komen te vervallen en na een eventuele heroverweging in de toekomst zal opnieuw naar middelen gezocht moeten worden.*
- b. *Dit is meegenomen in de overwegingen.*

Vraag 7:

Uw besluit heeft een grote impact op de mobiliteit en verkeersstromen in Maastricht. Waarom heeft u ervoor gekozen uw voornemen niet voor aan de gemeenteraad voor te leggen?

Antwoord 7:

Er is formeel geen gemeenteraadsbesluit nodig. De gemeenteraad is geïnformeerd met een raadsinformatiebrief.

Vraag 8:

In de raadsinformatiebrief stelt u dat het afsluiten van de overweg Duitse Poort een mogelijke bijdrage levert aan het autoluwer maken van Wyck.

- a. Welke maatregelen neemt u om dit te realiseren nu u kiest voor het openhouden van de spoorwegovergang Duitse Poort?
- b. In hoeverre zal een besluit om met u mee te gaan effect hebben op een latere besluitvorming ten behoeve van Autoluw Wyck?

Antwoord 8

- a. *Onder antwoord 1b zijn een aantal van die maatregelen beschreven en zoals u weet zijn wij ook bezig om de pilot rond de Rechtstraat en Wyckerbrugstraat (gebied tussen Wilhelminasingel en Servaasbrug) vorm te geven.*
- b. *Voor de onder 8a vermelde maatregelen verwachten wij geen effecten. Door niet te kiezen voor afsluiting kunnen ook de bussen niet verlegd worden en dat betekent dat de Stationsstraat niet busluw gemaakt kan worden.*

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality