Z/25/270300 - 951574

Gemeente Eijsden-Margraten
BVO
14 MEI 2025
Afschrift
Raad
Uabs college
14-05-2025

Aan gemeenteraad en college van de gemeente Eijsden Margraten
Postbus 10, 6269 ZG Margraten

Eijsden, 12 mei 20254

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tot onttrekking aan de openbaarheid van de overweg aan de Industrieweg Eijsden.

Geachte leden van de raad en leden college Burgemeester en Wethouders,

In het gemeenteblad 2025 nummer 161635 van 14 april 2025 en De Etalage van 15 april 2025 is door middel van het ontwerpbesluit het voornemen om de spoorwegovergang Industrieweg Eijsden aan de openbaarheid te onttrekken bekend gemaakt.
Het betreft hier een veel gebruikte volledig beveiligde spoorwegovergang. Deze wordt gebruikt door fietsers en voetgangers vanuit de omliggende dorpen Gronsveld, Rijckholt en Oost-Maarland richting Eijsden en door schoolgaande jeugd naar Maastricht en visa versa. Het gaat hier expliciet om meer dan alleen schoolgaande jeugd maar ook om mensen die boodschappen gaan doen of andere winkels bezoeken, familie of vrienden bezoeken, naar een sportclub gaan of gewoon een fietstocht of wandeling maken, werknemers van de daar aanwezige bedrijven die iedere dag een middagpauze wandeling maken aldaar, etc.. Autoverkeer is naldaar iet toegestaan op deze spoorwegovergang.

Hierbij maak ik van de mogelijkheid gebruik om mijn zienswijze in te dienen over het hierboven genoemde ontwerpbesluit.

Op basis van de lokale situatie en informatie uit de dialoogvergadering en de raadsvergadering op respectievelijk 1 en 8 april jl. constateer ik dat:

a) Er zich voor zover bekend geen ongelukken met fietsers hebben voorgedaan op deze of één van de andere spoorwegovergangen (zoals ook vermeld in de dialoogvergadering 1 april/raadsvergadering 8 april jl.). Er is dus tot op heden geen aanwijzing dat deze overwegen gevaarlijker zijn dan andere;
b) Er geen verkeerstellingen zijn uitgevoerd bij de diverse spoorwegovergangen (Groenstraat, Industrieweg, St. Jozefstraat, Parrestraat) of op de Spoorstraat en de Industrieweg waardoor het onduidelijk is hoeveel verkeer en van welk type (voetgangers, fietsers, personenauto's, busjes, (zwaar) vrachtverkeer) hiervan gebruikt maakt (dialoogvergadering 1 april/raadsvergadering 8 april jl.);
c) Er heeft geen gebruikersonderzoek plaatsgevonden. Enkel de verkeerscommissie is geconsulteerd, van wie het advies afkomstig is is niet vrijgegeven. Deze commissie bestaat grotendeels uit belangengroepen die geen gebruik kunnen maken van de spoorwegovergang Industrieweg zoals de LLTB, rijschoolhouder, Platvorm Zorgdragers) of overkoepelende organisaties die enkel op hoofdlijnen iets kunnen zeggen over verkeersveiligheid, maar onbekend zijn met de lokale situatie). Het is onduidelijk hoe de veiligheid of de veiligheid van de overgang Industrieweg of het voorgestelde alternatief Spoorstraat/Groenstraat door de gebruikers wordt ervaren en beleefd (dialoogvergadering 1 april/raadsvergadering 8 april jl.).

Op basis van bovenstaande constateringen kunnen er geen uitspraken worden gedaan over het al dan niet aanwezig zijn van zwaar vrachtverkeer op de Industrieweg of andere wegen of over de veiligheid van de overweg.

Verder constateer ik dat:
a) De Industrieweg geen doorgaande verbindingsweg is. Deze weg wordt enkel gebruikt door bestemmingsverkeer. Verkeer rijdt over het algemeen met lage snelheid en bestaat voornamelijk uit personenauto's en busjes en nauwelijks uit vrachtverkeer;
b) Langs de Industrieweg vrachtwagen parkeren plaatsvindt. Dit is al een langer bestaande situatie. Het besluit voor het faciliteren van deze functie is destijds bewust genomen wetende dat dit ook toen al een

doorgaande en veel gebruikte fietsroute is. Bij het nemen van dit besluit was de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op dat moment blijkbaar geen enkel probleem, terwijl dit nu als één van de belangrijkste punten voor het sluiten van deze overweg wordt aangedragen;

c) De Spoorstraat een drukke en smalle weg is met veel meer verkeer dan je op basis va het achterland zou vermoeden. Het is aannemelijk dat de Spoorstraat veel gebruikt wordt door sluipverkeer afkomstig van de A2. Hier wordt veel (te) hard gereden en kunnen personenauto's elkaar niet tot nauwelijks passeren. Bij gebruik door landbouwverkeer wordt de situatie nog precairder. Met enkel onderhoud aan de grasbetonstenen wordt deze situatie veilig geacht voor fietsers. Door onderhoud aan grasbetontegels zal de veiligheid voor fietsers niet worden vergroot;
d) De Groenstraat/Emmastraat een doorgaande verkeersroute is en hoofdtoegangsweg tot Eijsden waarop veel verkeer en ook zwaar vrachtverkeer rijdt dat over het algemeen (te) hard rijdt en dan voor de spoorwegovergang plotseling flink snelheid mindert hetgeen zeer onveilige situaties veroorzaakt;
e) Het huidige beschikbare alternatief voor fietsers via de Industrieweg, Kloosterpad, Bachstraat en Kennedylaan voor een groot deel autovrij is en voor het overige deel bestemmingsverkeer bevat en daardoor veel rustiger en veiliger is voor langzaam verkeer;
f) De Industrieweg net zoals de overweg aan de St Jozefstraat alsook de Parreweg een schuine oversteek bevat en in die zin niet onderscheidend en/of extra gevaarlijk is;
g) Een snelheidsbeperking op de Groenstraat en onderhoud aan grasbetontegels langs de Spoorstraat onvoldoende zal zijn om de veiligheid van fietsers te garanderen (dialoogvergadering 1 april/raadsvergadering 8 april jl.), wetende dat snelheidsbeperkingen zonder aanpassing van de weginrichting geen enkel effect hebben (voorbeelden zijn b.v. Hogeweg, Kampweg en Rijksweg Gronsveld of Emmastraat Eijsden);
h) De geplande komst van 20 bedrijven die de uitgang en/of ingang zullen hebben aan de Groenstraat, dicht op de overweg, de veiligheid van de zogenaamde alternatieve route zal verminderen;
i) Er geen duidelijkheid is over het huidige treingebruik naar en vanaf station Eijsden en het feit dat de huidige dienstregeling al een grote mate van onbetrouwbaarheid laat zien (dialoogvergadering 1 april/raadsvergadering 8 april jl.) bestaat het risico op een uitbreiding van een dienstregeling waar in het verleden afspraken over zijn gemaakt maar momenteel vooral onduidelijkheid heerst;
j) De ambtenaar in de dialoogvergadering (1 april) aangeeft dat de overgang Industrieweg gesloten wordt omdat deze "alleen maar" gebruikt wordt door fietsers en voetgangers. Juist voor deze gebruikers groepen zijn de consequenties van sluiting van deze overweg het grootst.
k) Het gedane voorstel tot sluiting van deze spoorwegovergang louter en alleen is ingegeven ter kostenbesparing door de beheerder van de spoorwegovergang. Soortgelijke bezuinigingnitiatieven hebben er toe geleid dat spoorwegovergangen zijn verdwenen in het traject Houthem-Valkenburg, Valkenburg – Schin op geul, puur en alleen uit economisch belang.
l) Er geen verband bestaat tussen het aantal spoorwegovergangen binnen een traject en het aantal passerende treinen.
m) Uit metingen ter plaatse blijkt dat het sluiten van de overweg ongeveer 12 seconden duurt, het passeren van de trein (afhankelijk van de lengte van de trein) ongeveer 4 a 5 seconden en het weer openen van de spoorweg overgang en vrijgeven idem 12 seconden. Al met al een kleine 30 seconden per keer dat een trein passeert van de regionale vervoerder. Dit betekent dat als er straks 4 treinen per uur passeren van dit type dat de overweg ongeveer 2 minuten gesloten is. Dit is geen geldige reden om de overweg te doen sluiten.
n) Uit verkeersveiligheidsoverwegingen is het raadzaam om met name schoolgaande jeugd over de Industrieweg te sturen i.p.v. de Groenstraat. De jeugd moet immers komende vanuit Eijsden dan een gevaarlijke oversteek maken richting de Spoorstraat, echt onacceptabel.

Op basis van bovenstaande constateringen stel ik voor dat voordat er een (ontwerp)besluit wordt genomen:

1. Er een ongevallen onderzoek plaatsvindt;
2. Er onderzoek komt naar verkeersstromen, snelheden en type verkeersgebruikers op de overwegen Emmastraat, Industrieweg, St. Jozefstraat en Parreweg en op de wegen Industrieweg, Emmastraat en Spoorstraat;
3. Er een gebruikersonderzoek plaatsvindt van de overwegen Industrieweg, Groenstraat en Parrestraat;
4. Het advies van de verkeerscommissie gedeeld wordt en openbaar wordt gemaakt;
5. Het in opdracht van de provincie uitgevoerde RHDHV rapport onderzoek naar wat de consequenties zijn ten aanzien van veiligheid op en rond de spoorweg Aken-Heerlen-Maastricht-Luik gedeeld wordt en openbaar wordt gemaakt;
6. Er totdat het hierboven genoemde advies en rapport openbaar is, geen (ontwerp)besluit wordt genomen of de termijn voor zienswijze wordt verlengd;
7. Alternatieven goed worden onderzocht en onderbouwd gerapporteerd waarbij minimaal onderstaande punten aan de orde komen:
    a. Onderbouwde noodzaak van sluiting één of meerdere overwegen;
    b. Onderbouwing van veronderstelde verkeersveiligheid/onveiligheid van verschillende genoemde overwegen en routes;
    c. Indien uit het hierboven genoemde punt b noodzakelijk blijkt, voorstellen voor andere inrichting en technische verbeteringen aan relevante overgangen. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld andere inrichting toeleidende wegen, andere positionering overgang, betere spoorwegbeveiliging, brug of tunneltje etc. Deze worden nu voorgesteld voor diverse overwegen maar niet voor de Industrieweg, wat suggereert dat de verkeersveiligheid op de overgang Industrieweg geen issue is;
    d. Mogelijke sluiting Parrestaat indien het noodzakelijk (en niet wenselijk) wordt geacht om één overweg te sluiten. Dit is een weinig gebruikte overgang, met weinig achterland dat het bedient en met een goed verkeersveilig alternatief in de nabije omgeving. Ook voor het in de vergadering (dialoogvergadering 1 april/raadsvergadering 8 april jl.) genoemde belang van één enkele agrariër zijn er alternatieven die de verkeersveiligheid niet in het gevaar brengen;
8. De verkeersveiligheidsmaatregelen naast de voorgestelde snelheidsbeperking op de Emmastraat, de Groenstraat en de Spoorstraat eerst verder worden uitgewerkt, onder andere:
    a. Aanpassing oversteek fietsers Groenstraat;
    b. Aangepaste inrichting Groenstraat, denk aan breedte van de weg, scheiden van verkeersstromen; betere loop en fiets voorzieningen
    c. Snelheidsbeperking Spoorstraat;
    d. Aangepaste inrichting Spoorstraat;
9. Er rekening wordt gehouden met toekomstige invulling van het gebied aan de oostzijde van het spoor.
10. Er, indien sluiting van een overweg onafwendbaar is op basis van bovengenoemde punten, in het te nemen (ontwerp)besluit de voorwaarde wordt opgenomen dat indien er geen uitbreiding van de dienstregeling komt voor de drielandentrein of de nog voor te stellen aanpassingen niet worden uitgevoerd er geen overweg (dus ook niet de overweg Industrieweg) uit gebruik wordt genomen.

Voordat er een goed en deugdelijk onderbouwd besluit kan worden genomen die de belangen en veiligheid voor de fietsers en voetgangers centraal stelt, dienen bovenstaande punten in ogenschouw genomen en uitgewerkt/opgevolgd te worden. In de huidige situatie en de slechte onderbouwing stel ik voor het gedane voorstel in te trekken.

Ook wil ik u nog een tip geven om de veiligheid voor fietsers op de kruising van de Industrieweg met de Kloppenbergweg/Emmastraat te vergroten. Ieder jaar weer wordt er te lang gewacht met het snoeien van het overhangend groen grenzend aan SBE machinebouw waardoor het fietspad daar slecht toegankelijk is en fietsers de neiging hebben om de weg aan de verkeerde zijde over te steken. Graag hier regelmatig snoeibeurten uitvoeren.

Tot slot wil ik benadrukken dat het belangrijk is om gebruikers van deze overgang nauw te betrekken bij het besluitvormingsproces. Ik verzoek u daarom actief te communiceren over de voortgang van het voornemen en gebruikers op de hoogte te houden van eventuele wijzigingen of aanpassingen, rapportages of adviezen. Hiermee wordt bedoeld dat ook meer dan alleen de indieners van zienswijzen worden geïnformeerd over de gang van zaken. Op deze manier kan er rekening worden gehouden met de belangen en zienswijzen van alle betrokken partijen.

In deze zienswijze heb ik mijn zorgen en opmerkingen betreffende het ontwerpbesluit aangaande de voorgenomen sluiting van de spoorwegovergang Industrieweg Eijsden uiteengezet. Ik verzoek u mijn zienswijze op een serieuze manier mee te wegen in de verdere de besluitvorming. Mocht u vragen hebben of aanvullende informatie wensen, dan ben ik uiteraard bereid hierover met u in gesprek te gaan.
Ik vertrouw erop dat mijn zienswijze op een juiste wijze wordt behandeld en dat er zorgvuldig wordt omgegaan met mijn opmerkingen en voorstellen.
Bovendien ga ik ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]



Gemeente Eijsden-Margraten

Postbus 10

6269 ZG Margraten