

Kanttekening en voorbehoud (ontwerp)uitgangspunten Voorlopig ontwerpplan Stationsomgeving

In december 2020 is het voorontwerpplan stationsomgeving (VO) aan bewoners gepresenteerd, waarna reacties op het voorontwerp zijn ontvangen en door omwonenden suggesties zijn gedaan voor diverse aspecten en planonderdelen zoals: verkeer, parkeren, groen, bereikbaarheid en inrichting. Zoals tijdens de presentatie in december toegelicht is het toen gepresenteerde voorlopig ontwerp gebaseerd op (ontwerp)uitgangspunten voor onder meer de volgende planonderdelen: aanlanding Leisure Lane, verkeer, parkeren, groen, inrichting en materialisering. In het voorontwerpplan stationsomgeving is uitgegaan van de voorkeursvariant die inhoudt dat de Leisure Lane aan de noordzijde van het spooreplacement ZLSM zal aanlanden met een begin- en eindpunt ter hoogte van het station.

Belangrijke kanttekening en voorbehoud bij de reacties op de vragen in voorliggende reactiedocument is het volgende.

Op het moment van schrijven van voorliggend reactiedocument (week 8 2021), is er sprake van ontwikkelingen in de omgeving van het project stationsomgeving die mogelijk effect hebben op en van invloed zijn op de verdere uitwerking van het voorontwerp tot een definitief ontwerp van het plan stationsomgeving. Het betreft een variantenonderzoek van het project Leisure Lane in opdracht van de Provincie Limburg. Dit onderzoek heeft betrekking op varianten voor de aanlanding van de Leisure Lane op de stationsomgeving. De variantenstudie bevat in hoofdlijn een 4 tal varianten hiervoor. Verwacht wordt dat de variantestudie begin maart is afgerond en dat de stuurgroep Leisure Lane medio maart een definitieve keuze maakt over de aanlanding van de Leisure Lane op het spooreplacement van de ZLSM.

Afhankelijk van de definitieve keuze voor de aanlanding van de Leisure Lane kunnen (ontwerp)uitgangspunten voor het voorontwerpplan stationsomgeving mogelijk nog wijzigen. De beantwoording van de vragen in voorliggend document moeten dan ook gezien worden tegen deze achtergrond en zijn onder voorbehoud van een definitieve keuze voor de aanlanding van de Leisure Lane op de stationsomgeving. De uiteindelijke keuze zal verwerkt in het Definitief Ontwerp (DO) van het plan stationsomgeving. Het DO wordt ook nog aan de bewoners gepresenteerd. Daarna wordt het voorgelegd aan de Raad en GS voor definitieve besluitvorming.

Samengevoegde vragen / reacties bewoners 'centrale deel' Stationstraat huisnummers 7 t/m 39

1. Proces

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
1.1	<p>De 'ladder' van burgerparticipatie loopt van 'slechts geïnformeerd worden' tot 'cocreatie'. Onze gemeente heeft burgerparticipatie hoog in het vaandel staan. In dit project scoort de burgerparticipatie zeker niet hoger dan de middelste sport van de ladder.</p> <p>De bewoners worden voor het eerst in de fase van het voorlopig ontwerp betrokken bij de plannen. Een groot deel van de bewoners was graag eerder betrokken geweest bij het bepalen van (basale) uitgangspunten. Een deel van de (voorlopige) ontwerpen hadden er dan waarschijnlijk anders uitgezien, omdat een deel van de voorstellen een negatieve impact lijkt te hebben op het woongenot van omwonenden. Nu zorgt dit mogelijk voor oponthoud in het proces. Ook heeft dit geleid tot onrust, temeer omdat er nog steeds geen duidelijk en concreet plan is gecommuniceerd en bewoners niet bij de uitgangspunten betrokken zijn.</p>	<p>1.1.1. Waarom is ervoor gekozen niet eerder met bewoners om de tafel te gaan? En ze zo meer bij de plannen te betrekken.</p> <p>1.1.2. U geeft aan dat bewoners opmerkingen en reacties kenbaar maken kunnen maken in november-januari' (presentatie pag. 64). De bewoners zijn echter pas in de derde week van december geïnformeerd over de voorlopige plannen. Waarom zijn wij later geïnformeerd dan u in de correspondentie zelf vermeld?</p> <p>1.1.3. Wat is de reden dat de bewoners geen uitnodiging gekregen hebben om deel te nemen aan de projectgroep?</p> <p>1.1.4. Heeft dit invloed op de termijn waarop een besluit zou gaan vallen (maart 2021)? Wij zien dit als erg kort dag, mede gezien de vragen, opmerkingen en voorstellen die wij nog hebben.</p>	<p>Helderheid over de ruimte die er is voor inwoners.</p> <p>Concrete planning waarbij ruimte wordt gehouden bij besluitvormingstermijnen als dat nodig is vanwege zorgvuldig overleg met bewoners.</p>	<p>Op 14 juni 2016 heeft de gemeente een infoavond voor de bewoners van de Stationstraat georganiseerd, waarin het voornemen voor het herinrichten van de Stationsomgeving (Stationstraat en Spoorpark) aan de bewoners is kenbaar gemaakt. Op die avond is de bewoners ook gevraagd de thema's te benoemen, waar volgens hen bij de herinrichting van de Stationsomgeving (vooral) rekening mee moest worden gehouden. De zaken die de bewoners inbrachten, richtten zich vooral op het wegnemen van de parkeerdruk bij grote evenementen van de ZLSM resp. het zorgen / garanderen voor voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners van de Stationstraat en het aandacht hebben voor resp. het handhaven van de groencorridor tussen de Stationstraat en het Spoorpark. Bij de uitwerking van het Schetsontwerp (SO) zijn deze en de andere, door de bewoners van de Stationstraat, ingebrachte aandachtspunten meegenomen en vervolgens nader uitgewerkt in het voorlopig ontwerp (VO). Aangezien een SO onvoldoende is uitgediept om daar mee naar buiten te treden, is er voor gekozen om dat bij de totstandkoming van het VO te doen. Het VO, is weliswaar ook nog niet op detailniveau uitgewerkt, maar geeft, veelmeer dan het SO, een herkenbaar beeld van hoe de Stationsstraat en de Sint Nicolaasbergweg, alsmede het Spoorpark er in de toekomst uit komt te zien. De reacties van de bewoners zullen (indien mogelijk en haalbaar) uiteindelijk worden verwerkt in het definitief ontwerp (DO), dat na gereedkoming ook nog een keer aan de bewoners zal worden gepresenteerd. Daarna zal het plan ter definitieve vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd resp. aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg.</p>

2. Uitgangspunten

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
2.1	Een uitgangspunt van het project is het versterken van de dwarsverbindingen tussen het station, het centrum van Simpelveld en de Eyserbeek.	<p>2.1.1. Hoe wordt invulling gegeven aan dit uitgangspunt?</p> <p>2.1.2. In hoeverre wordt vanuit dit perspectief het gedateerde voetpad dat de Irmstraat met de Stationstraat verbindt (in de volksmond 'Bahnebergske') meegenomen in de plannen?</p> <p>2.1.3. Gelet op het geformuleerde uitgangspunt, waarom zijn er geen plannen gepresenteerd voor de Oude Molenstraat en/of de Meester Jongenstraat?</p>		Er wordt invulling gegeven aan dit uitgangspunt door ten eerste de uitstraling van het stationsgebied te versterken (door middel van profiel en materialisering). Hier maakt ook het 'upgraden' van het Bahnebergske' onderdeel van uit: in plaats van een strip van klinkers krijgt het centrale deel van de Stationstraat een trottoir volledig in klinkers. Het 'Bahnebergske' blijft behouden, maar de afstand tussen centrum en station wordt gevoelsmatig verkleind door het creëren van een eenduidig stationsgebied vanaf de kruising Nieuwe Gaasstraat tot en met de Aardappelloods
2.2	Een uitgangspunt van het project is het versterken van de relatie met het bungalowpark.	2.2.1. Hoe wordt invulling gegeven aan dit uitgangspunt?		In fase 2 van het ontwerp is voorzien om de helling die toegang geeft tot het bungalowpark van een upgrade te voorzien. Hierbij wordt de helling omgevormd tot een deel van het spoorpark.
2.3	Een uitgangspunt van het project is een recreatief transferium.	2.3.1 In hoeverre krijgt een fysiek transferium (vergelijkbaar als nu gelegen aan de Kruinweg) gestalte in het projectgebied?		Het betreft een recreatief transferium: de bezoeker stapt over van fiets naar trein, of komt met de auto naar de bezoekersparkeerplaats (geprojecteerd aan de oostzijde rotonde Nijswillerweg-Vroenkuilerweg) en neemt daar de fiets, trein of gaat wandelen.

3. Parkeren

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
3.1	In het voorlopige ontwerp neemt het aantal beschikbare parkeerplaatsen juist af op de plekken waar de parkeerdruk relatief het hoogst is (met name in het gebied van huisnummer 7 tot en met het appartementencomplex nummer 23 A t/m F en 25 A t/m E). Gezien de gezinssamenstellingen in onze straat, ligt het in der lijn der verwachting dat er in de toekomst meer behoefte zal zijn aan parkeerplaatsen voor bewoners. Naast de bewoners van de Stationstraat, wordt er ook door bezoekers en medewerkers/vrijwilligers van de ZLSM, wandelaars én bewoners van de Nieuwe Gaasstraat en Irmstraat geparkeerd.	3.1.1. Kunt u duidelijk maken wat de definitieve plannen zijn rondom dit onderwerp, welke parkeerplekken blijven en welke verdwijnen? Tevens zijn wij benieuwd waar deze plannen op gebaseerd zijn en eventueel gekozen is om parkeerplaatsen te schrappen? 3.1.2. Waar kunnen bewoners van omliggende straten parkeren?	<ul style="list-style-type: none"> • Meeste bewoners* willen huidige parkeerplaatsen zoveel mogelijk handhaven, wanneer dit niet mogelijk is een alternatief dat aanzienlijk dichterbij gelegen is. • Bewoners 11A/11B maken geen bezwaar tegen minder parkeerplaatsen bij een aantrekkelijker straatbeeld. • T.h.v. huisnummers 7 t/m 27 (minus ingang Leisure Lane) een stuk talud opofferen voor parkeerplaatsen die haaks of schuin staan op de straat (eventueel deels 'groen' overdekt d.m.v. een pergola). Wel nog dat er vol-doende ruimte is voor verkeer en brede stoep aan de huuszij-de. • Invoeren van een blauwe zone met maximale parkeertijd tegen langparkeeders en ontheffing voor bewoners en hun gasten of klanten. 	<p>Uit recent uitgevoerde mobiliteitsstudie (d.d. 3 december 2020) komt naar voren dat er in de Stationstraat over de gehele lijn geen parkeertekort is. Dit is gebaseerd op verkeerstellingen op het drukke momenten.</p> <p>Als we de getallen met maximale parkeerbezetting uit de studie vergelijken met het aantal plaatsen in het ontwerp leidt dit nergens tot problemen, behalve tussen de Nieuwe Gaasstraat en Stationstraat 27d. Hier wordt momenteel bekeken hoe we er voor kunnen zorgen dat het aantal parkeerplaatsen in dit deel of nabij dit deel voldoende blijft. De ZLSM bezoeker dient voortaan te parkeren op de nieuwe bezoekersparkeerplaats (kruising Nijswillerweg-Vroenkuilerweg). De bezoeker wordt daar naar toe geleid en niet de Stationsstraat in.</p> <p>In de mobiliteitsstudie zijn ook de omliggende straten meegenomen, Uit de studie blijkt dat er in geen enkele straat een maximale bezetting van 100%. Het aantal plaatsen in het ontwerp van de Stationstraat blijft voldoende volgens de cijfers uit de mobiliteitsstudie, met uitzondering van de in 3.1.1 beschreven zone (daarvoor wordt een oplossing gezocht).</p>
3.2	In de presentatie wordt als alternatief een parkeerhaven genoemd. Dit wordt niet echt als een alternatief beschouwd. De extra parkeerhaven voor aanwonenden in het nieuwe ontwerp maakt het plein rommeliger en is voor bewoners van het middenstuk van de Stationstraat op te grote afstand gesitueerd.	3.2.1. Bent u zich ervan bewust dat de afstand tot dit alternatief (bij de aardappelloods) 150 meter verderop gelegen is voor een groot deel van de bewoners (inclusief ondernemers) die de grootste problemen met parkeren ervaren?		Het geboden alternatief is inderdaad te ver weg voor de bewoners van Stationstraat 27d tot de Nieuwe Gaasstraat. Dit zou enkel een optie zijn voor bewoners tussen Aardappelloods en station. De parkeerhaven is zo ontworpen dat ze als een parkeerpocket in het groen aan de rand van het plein als ook, voor een belangrijk deel, in de opstelling van de wagons wordt geïntegreerd. Het plein wordt hierdoor niet rommeliger.
3.3	Voor de kapsalon en vakantiewoning op Stationsstraat 17 zijn openbare parkeerplaatsen een must. Het verdwijnen van parkeermogelijkheid op korte afstand (minder dan 100M) zal daarmee directe negatieve economische gevolgen hebben. Door het biologisch-specialisme van de kapsalon komen klanten ook vanuit de verre omgeving van Simpelveld (denk aan Lanaken, Susteren, Würselen enz.) en zijn dus meer aangewezen op eigen vervoer. Omdat ze vaak een lange reistijd hebben is het cruciaal dat ze dichtbij kunnen parkeren en niet nog op zoek moeten in andere straten naar een parkeerplaats. Dit zal voor een deel van de klanten als te omslachtig ervaren worden. Een ander deel van de klanten hebben bewust gekozen voor een kapsalon met een parkeerplaats in de buurt, mede omdat een aantal klanten slecht ter been zijn. Voor deze groep is parkeren op korte afstand essentieel. Omdat de vakantiewoning vaak voor een aantal dagen of weken geboekt wordt komen de gasten met eigen vervoer en met veel bagage. Zij moeten op zijn minst kunnen in- en uitladen zonder het verkeer op te houden. Wij zijn de enige ondernemer in de straat zonder eigen parkeergelegenheid, dus m.b.t. parkeren afhankelijk van de openbare weg. Door het ontbreken van voldoende parkeerplaatsen is het aannemelijk dat een deel van de klanten/gasten een andere keuze maakt en wegblijft.	3.3.1. Op welke wijze kunnen wij met onze ondernemingen nog meer bijdragen en wat kan de gemeente hierin voor ons betekenen? 3.3.2. In hoeverre zijn andere opties dan een centrale parkeerplaats voorbij de voormalige aardappelloods m.b.t. parkeren van de bewoners onderzocht en wat zijn de mogelijke alternatieven?		Zoals onder 3.1.1 benoemd wordt er gezocht naar een alternatief met meer parkeerplaatsen dat aansluit bij de aantallen in de mobiliteitsstudie.

3.4	Bezoekers aan het station wordt geacht te parkeren aan een nieuw te realiseren parkeerplaats bij de rotonde nabij de spoorbrug. Dit is nog een aardig stukje lopen.	<p>3.4.1. Hoeveel parkeerplekken komen daar beschikbaar? En is er rekening gehouden met langparkeerders die niet (enkel) het station bezoeken?</p> <p>3.4.2. Hoe wordt het parkeren door bezoekers ZLSM in de Stationstraat ontmoedigd?</p> <p>3.4.3. Hoe wordt gegarandeerd dat bezoekers niet alsnog de toch al schaarse plekken in de straat gaan bezetten?</p> <p>3.4.4. Wat is het plan voor het tracé dat de bezoekers dan moeten afleggen?</p> <p>3.4.5. Waar gaan medewerkers/vrijwilligers van de ZLSM parkeren die nu hun auto nog op het eigen terrein naast het gebouw kunnen parkeren?</p> <p>3.4.6. Is er ook nagedacht over een mogelijkheid om bezoekers van ZLSM te verleiden om bij andere stations langs het trace te laten parkeren en via de trein Simpelveld te bezoeken?</p> <p>3.4.7. Hoeveel bezoekers zal de nieuwe brasserie / B&B in de aardappelloods gaan trekken en waar gaan zij parkeren?</p>	<p>Een optie zou kunnen zijn om het adres van de ZLSM te splitsen in een zgn. bezoekadres (Vroenkuilerweg) en kantooradres (Stationstraat). Omdat veel mensen met een navigatiesysteem rijden ligt het voor de hand dat men het bezoekadres ingeeft en zodoende dan op de parkeerplaats aan de Vroenkuilerweg uitkomt.</p>	<p>In het VO is nu een parkeerplaats opgenomen met een vergelijkbare grootte. Het nieuw ontworpen spoorpark start aan de Wagenwerkplaats. Het idee is, dat de bezoeker van de ZLSM ook dit deel van het terrein als een onderdeel van de beleving gaat beschouwen. Hier is in het schetsontwerp een verhaallijn voor ontworpen. Er is niet specifiek rekening gehouden met langparkeerders.</p> <p>Een mogelijkheid is om het bezoekadres van de ZLSM in te stellen op de parkeerplaats.</p> <p>Zie 3.4.2</p> <p>De bezoekers worden over een speciale museumroute geleid, langs diverse elementen van het Spoorpark. Zo geraken ze tot bij het station. Onderdeel hiervan is onder meer de wagenwerkplaats</p> <p>De medewerkers / vrijwilligers van de ZLSM zullen worden gestimuleerd zoveel mogelijk te parkeren op de nieuw aan te leggen parkeerplaats bij de rotonde aan de Nijswillerweg / Vroenkuilerweg...</p> <p>Binnen deze studie is dit niet onderzocht</p> <p>In beginsel dienen de gasten van de nieuwe brasserie / B&B op het eigen terrein van brasserie / B&B te parkeren. De brasserie / B&B beschikt over een ruime parkeerplaats.</p>
3.5	Het wordt in de presentatie niet duidelijk of er ook mogelijkheden zijn voor kort parkeren zijn t.a.v. laden en lossen door klanten, leveranciers of pakketdiensten.	3.5.1 Kunnen hier ook voorzieningen of plekken voor opgenomen worden?		Er zijn geen specifieke plekken voor kort parkeren / laden lossen ontwerpen. Uit de mobiliteitsstudie komt naar voren dat de bezetting overdag voldoende ruimte biedt om in deze behoefte te voorzien

4. Verkeersdruk / (mogelijk) eenrichtingsverkeer

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
4.1	Een uitgangspunt van het project is het versterken van de dwarsverbindingen tussen het station, het centrum van Simpelveld en de Eyserbeek.	<p>4.1.1. Is er een verkeerscirculatieplan opgesteld, waarin ook de verkeers- en parkeerproblemen in de Irmstraat worden aangepakt? Zo ja, heeft de Stationstraat in de nieuwe situatie alleen een verblijfsfunctie of toch ook weer een (gedeeltelijke) stroomfunctie?</p> <p>4.1.2. Als de Stationstraat alleen voor bestemmingsverkeer wordt, welke oplossingen komen er dan voor de Irmstraat? Omdat het in de Irmstraat daardoor nog drukker wordt.</p> <p>4.1.3. Hoe wordt in het nieuwe ontwerp het doorgaande verkeer in de Stationstraat richting Eijs ontmoedigd?</p>	<p>Herinricht de Irmstraat voor eenrichtingsverkeer en betrek de Brandstraat in het verkeerscirculatieplan.</p> <p>In Eijs speelt vergelijk-bare problematiek in de mr. dr. Froweinstraat. Herinrichting van deze straat zit in de planfase. Misschien levert onderzoek naar mogelijkheden om de verkeersdruk van het doorgaande verkeer van, naar en door Eijs te verminderen iets op.</p>	De toekomstige verkeerssituatie wijzigt niet ten opzichte van de huidige verkeerssituatie. De bereikbaarheid blijft hetzelfde, evenals de functies van de verschillende wegen in de nabijheid van het station zoals de Stationstraat en de Irmstraat
4.2	Een uitgangspunt van het project is het versterken van de relatie met het bungalowpark.	4.2.1. Waarom wordt een eenrichtingsstraat overwogen? Welk voorstel ligt er precies?		Naar aanleiding van de uitkomst van de mobiliteitsstudie, is er voor gekozen om toch niet met eenrichtingsverkeer te werken. Het profiel van de Stationstraat wordt aangepast zodat verkeer in twee richtingen mogelijk blijft.
4.3	Een uitgangspunt van het project is een recreatief transferium.	4.3.1. Wordt het gebruik van de Stationstraat door de zware motorvoertuigen en landbouwvoertuigen beperkt of ontmoedigd? Zo ja, hoe?		De Stationstraat is aangewezen als landbouwroute, dit blijft zo. In de praktijk blijkt dat relatief weinig gebruik gemaakt wordt van deze landbouwroute.

5. Verkeersveiligheid

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
5.1	In de Stationstraat wordt te hard gereden. Zowel door doorgaand verkeer, als ook door bestemmingsverkeer. Sinds de fietsknooppuntroute en de Kalkbaanfietsroute door de Stationstraat loopt is het aantal recreatieve fietsers flink toegenomen. In beide richtingen. Het aanhaken op de Leisure Lane en de Kalkbaan zal het verkeersaanbod van fietsers (hopelijk) nog veel verder vergroten. Om de verblijfsfunctie in de Stationstraat toch aantrekkelijk te maken zal de (ervaren) verkeersveiligheid structureel verbeterd moeten worden.	5.1.1. Hoe kan de (ervaren) verkeersveiligheid van de Stationstraat veroorzaakt door de hoge snelheden en grote verkeersdruk worden verbeterd?	Knip de straat voorbij het station op in twee delen met draaicirkels/rotondes voor motorvoertuigen. Maak doorgaand verkeer alleen mogelijk voor fietsers. Maak Stationstraat alleen toegankelijk voor bewoners en hun bezoekers en klanten van aangrenzende bedrijven.	Uit de mobiliteitsstudie komen geen problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid naar voren. De beleving van verkeersveiligheid is niet onderzocht en bovendien lastig te meten omdat dit samenhangt met hoe dit ervaren wordt en dus subjectief is. In het ontwerp wordt een aantal aanpassingen voorgesteld in het profiel dat het voor de voetganger aangenamer maakt en die de straat overzichtelijker maakt.
5.2	De aardappelloods krijgt een nieuwe functie. En zal een bijdrage leveren aan de exploitatie van dit deel van de straat. Door te kiezen van het doortrekken van de kasseien in dit gebied, bestaat echter het gevaar dat het voor recreanten niet altijd duidelijk is of ze zich op de stoep, openbare weg of expeditieplein bevinden.	5.2.1. Welke maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid van dit gedeelte van de straat te waarborgen?		Tussen het trottoir en de weg is sprake van een hoogteverschil en trottoirband. Tussen het expeditieplein en de weg is ook sprake van een hoogteverschil, opgevangen middels talud en trappen. Hierdoor is er een duidelijk onderscheid tussen wat rijbaan is en wat voetpad en plein
5.3	De verbinding van de Leisure Lane en de Kalkbaan loopt via de spoorwegovergang aan de westkant van het spoorgebouw. De locatie van het zebrapad doet vermoeden dat dit een voetgangersweg is.	5.3.1. Is de verbinding zowel toegankelijk voor voetgangers als fietsers? Wordt hier een scheiding bij aangebracht?		Voor de spoorwegovergang Er is in het ontwerp geen scheiding voorzien. De overgang is een voetpad, de fietser dient af te stappen. Het VO wordt op dit punt nog nader uitgewerkt.
5.4	Er zullen meer mensen gebruik gaan maken van de straat en het park, horeca, voorzieningen etc. Veiligheid en bereikbaarheid van hulpdiensten, handhaving etc. zal dan ook aangepast moeten worden.	5.4.1. Hebben politie, brandweer en GGD meegekeken met de plannen? Voldoen de plannen aan de eisen van de hulpdiensten?		Politie, brandweer en GGD hebben (nog) niet naar de plannen gekeken. Conform de eisen die hieraan gesteld worden blijft de volledige straat goed toegankelijk voor de hulpdiensten en ook aan de bereikbaarheid van de perrons en het station verandert niets voor de hulpdiensten.

6. Inrichting straat

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
6.1	Ter hoogte van het station worden klinkers als bestrating (zeer) brede stoepen voorgesteld. Ook wordt er veel meer groen gerealiseerd.	6.1.1. Is dit enkel esthetisch bedoeld? 6.1.2. Bent u zich bewust dat dit veel meer geluid produceert en meer onderhoud vergt (sneller verzakt)? 6.1.3. Welke garanties liggen er dat de gemeente het extra groen ook netjes gaat onderhouden?		Voor de klinkerverharding is gekozen i.v.m. de boogde kwalitatieve uitstraling: de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van de Stationstraat worden hiermee versterkt. Een tweede is motief is de snelheidsremmende werking van klinkers. Een automobilist is geneigd sneller te rijden op een asfaltweg dan op een klinkerstraat. Wij zijn ons er van bewust dat een auto die over klinkers rijdt meer geluid produceert dan een auto die over asfalt rijdt. Het onderhoudsregime van beide is anders: beide hebben andere aandachtspunten. Er is in het ontwerp gekozen voor een legverband dat de grootste stabiliteit en het minste band- / wegdek geluid veroorzaakt. Belangrijk ook om mee te nemen: Het is onderzocht dat een klinkerweg hetzelfde geluid blijft veroorzaken door de jaren, waar dit bij asfalt van jaar tot jaar toeneemt. Het onderhoud van de planten en bomen in de openbare ruimte (Stationstraat) komt voor rekening en uitvoering van de gemeente. Uitgangspunt voor het onderhoud van de planten en bomen in het spoorpark is dat voor rekening en uitvoering is van de Provincie (als eigenaar) of een door de Provincie aan te stellen partij. Over dit laatste dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt, waarbij, wat het extensief groenonderhoud van het spoorpark betreft, de mogelijkheid bestaat om dit door een groep vrijwilligers te laten doen. Dit kan uiteraard alleen wanneer ook hier goede afspraken over gemaakt worden. Voor zowel het groenonderhoud in de openbare ruimte (Stationstraat) als het groenonderhoud in het spoorpark zal een beheer en onderhoudsplan worden opgesteld.
6.2	De voorgestelde bestrating zal voor meer geluids- en trillingsoverlast zorgen, zoals nu al het geval is bij zebrapad naar voetpad het "Bahnebergske".	6.2.1. Wordt deze niet onacceptabel hoog?	<ul style="list-style-type: none"> • Asfalt aanbrengen in plaats van klinkers. • Verkeersdruk en snelheid van motorvoertuigen zoveel mogelijk terugdringen. 	Klinkerverharding heeft een snelheidsremmende werking, waar asfalt eerder zorgt voor te hoge snelheden, zeker bij een weg van 30km/uur. Dit effect is niet zichtbaar op een zebrapad, maar wel als de volledige straat in klinkers wordt aangelegd. Bij lagere snelheden is het geluids- en trillingsniveau ook lager. Het is niet ongebruikelijk om voor wegen met een verkeersintensiteit zoals in de Stationstraat te kiezen voor een klinkerverharding. We verwachten hier geen onacceptabel hoge trillingen resp. geluidsoverlast.
6.3	Bij flinke buien staat het water vaak nu al tot aan de stoepranden en gaat er net niet overheen en de oprit af (met name tegenover station).	6.3.1. Hoe is de afwatering van de weg bedacht? Welke kant op ligt het afschot?		Het afschot van de weg is richting de kant van de sporen.
6.4	In de video wordt gesteld dat onderzocht wordt om het regenwater te infiltreren in de bodem d.m.v. wadi's. Hier is niks over terug te zien in de PDF presentatie. Op dit moment leiden hevige buien al regelmatig tot natte kelders. Daarnaast worden de buien steeds heftiger.	6.4.1. Hoe wordt het regenwater in de definitieve plannen afgevoerd? In geval van wadi's, waar worden deze dan aangelegd? 6.4.2. Welke maatregelen worden getroffen om er voor te zorgen dat de kelders niet nat(ter) worden?		Er wordt geen wadi, maar een greppel aangelegd. Water in een greppel infiltreert in de bodem of wordt geleidelijk afgevoerd en blijft dus niet staan, zoals in een wadi. In de Stationstraat wordt het water oppervlakkig afgevoerd en het hemelwater wordt van de riolering afgekoppeld.
6.5	In de presentatie wordt aangehaald dat de Stationstraat verschillende karakters en een 'diffuus' beeld kent. Het niet kiezen voor één straatpatroon is daarom een gemiste kans om de verschillende delen van de straat figuurlijk te verbinden door één uniforme look. Een van de uitdagingen			Op dit moment zorgt de continue verspringing in profiel met parkeren en losse stroken materialen ('Bahnebergske' / asfalt / tegels) voor een rommelig beeld. Kijken we naar het profiel van de Stationstraat dan onderscheiden we drie verschillende hoofdprofielen: vrijstaande woningen aan weerszijden, een centraal deel met een meer aaneengesloten karakter en eenzijdig vrijstaande woningen aan het park. Deze drie zijn zowel functioneel als qua sfeer anders. De eerste en laatste zone zijn gematerialiseerd in asfalt en betontegels. De centrale zone kent een meer historisch karakter met klinkers en kasseien.
6.6	In de presentatie zijn vrij moderne staatlantaarns weergegeven.	6.6.1. Zijn deze ter illustratie of een definitief voorstel?	Meer eigentijdse staatlantaarns, beter passend bij het interbellum.	De staatlantaarns worden in een eigentijdse variant met een knipoog naar een mijnlicht uitgevoerd. De lantaarns in de presentatie zijn nog niet de definitieve lantaarns. We kiezen hier niet voor een historiserende staatlantaarn uit het interbellum, maar juist voor een eigentijdse interpretatie van dat interbellum.

7. Milieu

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
7.1	<p>Bij het vergroten van de leefbaarheid van de stationsomgeving ontbreekt volledig de aanpak van de luchtverontreiniging door de stoomtrein. Tot onze verbazing en teleurstelling is dit in de uitgangspunten van het beleidskader helemaal niet meegenomen. Daarentegen wordt wel de beschermende houtwal op het middenstuk van de Stationstraat grotendeels gekapt. Het is bewezen dat bomen een filterende werking hebben tegen fijnstofuitstoot. Het kappen gaat dus ten koste van de gezondheid van de inwoners en de leefbaarheid in de straat.</p> <p>De GGD adviseerde al in 2003 op basis van een RIVM-onderzoek naar de ZLSM dat "... elke vermijdbare extra blootstelling aan fijnstof en PAK zo veel als mogelijk vermeden moet worden en dat naar mogelijkheden gezocht moet worden deze blootstelling verder te verlagen." (citaat rapport 2003).</p>	<p>7.1.1. Welke extra maatregelen worden genomen om de luchtverontreiniging door de ZLSM te beperken, zoals al door de GGD in 2003 werd geadviseerd?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Behoud de volledige houtwal in het middenstuk van de Stationstraat tussen perron en trottoir en de hoge bomen bij het spoorplein. Verplaats de '20-minuten-foto-stops' van de stromende stoomtrein van station Simpelveld naar een aantrekkelijke fotolocatie op een andere plek. Liefst buiten de bebouwde kom. 	<p>Er is in de opgave geen specifieke aandacht besteed aan het nemen van extra maatregelen voor de luchtkwaliteit. Het klopt inderdaad dat bomen en beplanting een positief effect hebben op fijnstof. Hier zal ook de omvorming van het ZLSM terrein tot een spoorpark een positieve bijdrage aan leveren: er wordt voorzien in een groenere, weelderige omgeving.</p>
		<p>7.1.2. Waarom wordt de houtwal op het talud en de hoge bomen bij het spoorplein niet zo veel mogelijk gespaard om de schadelijke gevolgen van de luchtverontreiniging voor direct aanwonenden te beperken?</p>		<p>De houtwal wordt vrijwel volledig behouden. De groenstrook wordt zelfs iets uitgebreid. Rondom het station vindt een herstructurering plaats van de openbare ruimte, hier proberen we richting het DO waar mogelijk bestaande bomen te behouden of een andere plek te geven. Sommige van de bomen staan echter dusdanig gepositioneerd dat het nagenoeg onmogelijk is om ze bij de herinrichting in te passen.</p>

8. Park

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
8.1	De aanleg van het park en omliggend groen vergt onderhoud. Als dat niet bijgehouden wordt, wordt het rommelig etc. Uit ervaring blijkt dat de ZLSM voor dit soort werkzaamheden maar heel beperkte ruimte heeft. Het stationsgebied maakt nu al vaak een heel verwaarloosde indruk	8.1.1. Worden hier structureel middelen voor vrijgemaakt?		Voor zowel het groenonderhoud in de openbare ruimte (Stationstraat) als het groenonderhoud in het spoorpark zal een beheer en onderhoudsplan worden opgesteld.
		8.1.2. Wie is verantwoordelijk voor dit onderhoud en welk onderhoudsplan wordt daarvoor gemaakt? Geldt tevens voor hondenpoep, kapotte vlaggen, afval e.d.		Het onderhoud van de planten en bomen in de openbare ruimte (Stationstraat) komt voor rekening en uitvoering van de gemeente. Uitgangspunt voor het onderhoud van de planten en bomen in het spoorpark is dat voor rekening en uitvoering is van de Provincie (als eigenaar) of een door de Provincie aan te stellen partij. Over dit laatste dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt, waarbij, wat het extensief groenonderhoud van het spoorpark betreft, de mogelijkheid bestaat om dit door een groep vrijwilligers te laten doen. Dit kan uiteraard alleen wanneer ook hier goede afspraken over gemaakt worden. Voor zowel het groenonderhoud in de openbare ruimte (Stationstraat) als het groenonderhoud in het spoorpark zal een beheer en onderhoudsplan worden opgesteld.
8.2	Het huidige park is niet aantrekkelijk voor jonge kinderen/gezinnen.	8.2.1. Waarom is nergens in het hele plan iets voor (kleine) kinderen aanwezig? Geen speeltuin of zandbak, of open ruimte voor picknick?		In het schetsontwerp voor het Spoorpark is de helling tussen bungalowpark en het spoorpark ontworpen als een speelplek. Dit maakt echter geen onderdeel uit van de ontwikkeling van Fase 1, dat nu in het VO is gepresenteerd.
		8.2.2. In hoeverre wordt rekening gehouden met kind- en huisdiervriendelijke beplanting?		
8.3	De combinatie van besloten en open gebieden, afgewisseld met treinstellen, is erg uitnodigend voor criminele activiteiten, vandalisme, en hangjongeren. Momenteel wordt al geregeld gedeald in dit gebied, en trekken in de (donkere) avonden op de warme maanden groepen jongeren het gebied in om op treintoestellen te springen e.d.	8.3.1. Welke maatregelen worden getroffen om er voor te zorgen dat het veiligheidsgevoel vergroot wordt in de donkere uren van de dag?	Aanbrengen van verlichting en beperken 'schuil' plekken.	In het VO is het park als een openbaar gebied opgenomen, waar veilig kan worden gerecreëerd (ook op rijdagen van de ZLSM). Bezien moet nog worden of het park ook in de avonden kan / moet worden opengesteld.
8.4	Het lijkt door een landschapsarchitect mooi bedacht maar is ook door een leisure expert gekeken naar dit voorstel?	8.4.1. Hoe worden bezoekers van de ZLSM verleid een bezoek te brengen aan het park?		Het concept voor het park gaat ervan uit dat de bezoeker door het park geleid wordt. Hierbij zijn er 10 topstukken aangeduid voor het spoormuseum. Deze 10 topstukken zijn verbonden door een padennetwerk en vormen samen de museumroute. Het VO voor fase 1 is een uitwerking van dit concept, waarin met name de ruimtelijke uitwerking en beplanting zijn opgenomen. In het SO is er juist vanuit de beleving van de bezoeker nagedacht over de inrichting van het spoorpark.
8.5	Het toegankelijker maken van het park kan tot gevaarlijke situaties leiden met de stoomtrein.	8.5.1. In hoeverre is het veilig in het park vertoeven op rijdagen?		Veiligheidseisen rondom het spoor hebben hoge prioriteit en zijn meegenomen in het ontwerp. Uitgangspunt is dat er een afscheiding komt tussen de actieve sporen en het park.

9. Expeditieplein

	Zorg/Opmmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
9.1	Events zijn gezellig, maar kunnen ook een bron van (geluids)overlast zijn.	9.1.1. Welke events kunnen plaatsvinden op het expeditieplein, en welke voorwaarden zijn daar aan verbonden (denk bijvoorbeeld aan aard van de events, frequentie, en tijden)? 9.1.2. Hoe wordt het afval verwerkt dat voort komt bij events?		In eerste aanleg zullen dat de events zijn, die nu ook al ter plekke worden georganiseerd (o.a. Stoomdagen, Stoomvrijmarkt, Weekend at War, Steamrace).
9.2	Enerzijds wordt in de presentatie aangegeven dat op het belevingsplein allerlei knusse hoekjes worden gecreëerd, anderzijds wordt gesteld dat dit bij de straat(omgeving) word betrokken.	9.2.1. Staan deze twee zaken niet haaks op elkaar? En in hoeverre sluit dit aan bij het thema interbellum?		Het thema interbellum is onderdeel van de sfeer die die het gebied moet gaan uitstralen. Het ontwerp van de openbare ruimte is geen letterlijke vertaling van het thema interbellum, omdat de openbare ruimte zich niet leent voor een thematisering: gestreefd wordt naar een robuuste en kwalitatieve openbare ruimte creëren, die aansluit bij het karakter van het spoorpark. Bovendien werden ook in het interbellum tal van stijlen en vormentalen gebruikt in ontwerp en architectuur . Het expeditieplein is ontworpen middels een tweetal grotere pleinruimtes die afgebakend worden door borders van beplanting. Het is geen hoge beplanting, maar een combi van vaste planten met bomen. Het doorzicht naar de straat blijft en aan de straatzijde is het plein ook fysiek verbonden met de straat. Met die borders van beplanting creëren we een grillige rand aan de pleinruimtes, waarin knusse hoekjes ontstaan.
9.3	Op pagina 34 van de presentatie staan parkeerplaatsen van bussen ingetekend op het expeditieplein. Dat zal het expeditieplein er niet gezelliger op maken, of de verkeersdrukte in de straat laten afnemen. Ter info, op drukke dagen staan er soms wel meer dan 10 bussen voor het station (die de openbare weg compleet versperren).	9.3.1. Waarom kunnen bussen hier wel parkeren en maken zij geen gebruik van de parkeerplaats bedoeld voor bezoek? Hoe wordt dit gecombineerd met de functie van het belevingsplein?		Het is niet de bedoeling dat bussen parkeren op het expeditieplein. Bussen laten mensen nabij het station / expeditieplein in en uitstappen en kunnen dan op een aangewezen plaats (buiten de stationsomgeving) parkeren.. Mogelijk is dit inderdaad ook op het parkeerterrein nabij de rotonde bij de Nijswillerweg / Vroenkuilerweg.
9.4	De nieuwe omgeving biedt voldoende kansen voor verdere ontmoetingen tussen de gebruikers van het gebied.	9.4.1. Welke maatregelen worden genomen om het een ontmoetingsplek te laten worden van bewoners, maar ook tussen recreanten en bewoners?	Het plaatsen van een 'Little Free Library' (in de stijl van het interbellum) om de omgeving nog meer een ontmoetingsplek te laten zijn van omwonenden én recreanten.	Het VO gaat uit van een bijzonder plein, gekoppeld aan de (nieuwe) horecazaken in de aardappelloods en het station. Daarnaast is het onderdeel van de routes door het spoorpark. Er zal dus voldoende aanloop zijn.

10. Stationsplein en spoorplein

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
10.1	In de presentatie is er geen aandacht voor, maar het lijkt alsof er een terras komt naast het stationsgebouw op de plek waar nu het parkeerplaatsje is.	10.1.1. Klopt dit? Zo ja, aan welke voorwaarden moet voldaan worden om de (geluids)overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken (openingsdagen en -tijden).		De mogelijkheid om het terras naar de zijkant van het stationsgebouw te verplaatsen wordt nog onderzocht. Voor exploitatie is een vergunning nodig. Voldaan zal moeten worden aan de eisen die onder meer voor openstelling gelden.
10.2	Aan de westzijde van het stationsgebouw verdwijnt de kleine (privé) parkeerplaats een aantal bomen, hiervoor en wordt er een haag terug geplaatst. Staat dit niet haaks op het open karakter wat men wil bereiken?	10.2.1. Klopt dit? Hoe hoog wordt deze haag?		Dit klopt. Het is de bedoeling om met de haag de footprint van het oude stationsgebouw zichtbaar te maken, zoals dit aan de andere zijde al het geval is. Hier komt een haag van 2.5m hoogte. Het is niet de bedoeling om ter plekke van het station een open karakter te bereiken. We willen hier een ruimte creëren die recht doet aan het historische stationsgebouw, die het karakter van spoor en station versterkt.
10.3	Kwestie van smaak wellicht, maar het stationsplein oogt rommelig en tevens is de vrees dat het nogal grijs aan zal doen in de wintermaanden. Overigens doet het gebied met de huidige opzet de naam 'plein' niet echt eer aan.	10.3.1. Hoe blijft het stationsplein aantrekkelijk in de maanden dat bloemen niet bloeien?		Het expeditieplein wordt aangelegd in kasseien en omzoomd door beplanting die niet alleen aantrekkelijk is als het bloeit. Zo grenst de tuin van Piet Oudolf aan het expeditieplein. Zijn tuinen staan bekend om hun bijzondere karakter tijdens de vier seizoenen. Juist de afwisseling tussen beplanting en verharding breekt het open stenige karakter, ook in de winter
		10.3.2. Wie is verantwoordelijk voor het groenonderhoud, en worden daarvoor middelen vrijgemaakt?		
10.4	Tegenover het station komen enkele bomen te staan. Dat kan mooi worden, maar kan ook gevolgen hebben voor huidige en eventueel toekomstige zonnepanelen en lichtinval bij woningen.	10.4.1. Welk type boom zal dat zijn?	Geen bomen hier plaatsen, dan wel dat de geuite zorgen weggenomen worden.	De bomen die hier worden gekozen zijn niet al te hoge bomen, met een lichte en open kroonstructuur. De exacte soort is nog niet gekozen hier. We houden hier rekening met de doorgang van verkeer en inritten en met lichtinval.
		10.4.2. Hoe hoog en breed zullen de bomen zijn?		
		10.4.3. Is de locatie van de bomen zoals weergegeven op pagina 49 definitief?		De locatie van de bomen wordt nog iets geoptimaliseerd t.b.v. de inritten

11. Groei en ontwikkeling ZLSM

	Zorg/Opmmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
11.1	Het is ons niet duidelijk wat de plannen zijn rondom het toekomstig doel en ontwikkeling van de ZLSM	11.1.1. Kunt u aangeven wat de visie en doelen van deze organisatie, alsmede van de gemeente en provincie hierop zijn? En in hoeverre wordt hier in de huidige plannen rekening mee gehouden?		<p>In het gemeentelijk beleid is toerisme en recreatie een speerpunt. ZLSM is met haar activiteiten en op dit vlak een belangrijke speler binnen de gemeente en de regio. Onder meer om de (bedrijfseconomische) doorontwikkeling van ZLSM te faciliteren wordt de stationsomgeving aangepakt cq. herontwikkeld.</p> <p>Om deze reden is het plan voor de stationsomgeving in samenwerking en samenspraak met Provincie en ZLSM opgesteld.</p> <p>Met het plan voor de stationsomgeving hebben ZLSM, Provincie en Gemeente de volgende doelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een regionale recreatieve hub/ knooppunt te ontwikkelen, zodanig dat: <ul style="list-style-type: none"> • De gemeente zich in de regio toeristisch-recreatief en economisch kan door ontwikkelen. De hub moet aantrekkelijk zijn voor toeristen en recreanten en de stationsomgeving moet een bestemming worden waar bezoekers langer kunnen verblijven en vandaaruit de omgeving bezoeken. • de hub de bestaande toeristische en recreatieve bestemmingen en nieuw te ontwikkelen projecten (o.a. Leisure Lane en Kalkbaan) in samenhang laat renderen en laat bijdrage aan de toeristisch-economische structuurversterking van de gemeente en de directe omgeving • Ondernemerschap te bevorderen en te stimuleren voor (additionele) functies en activiteiten die bijdragen aan het aantrekken van bezoekers en navenant toeristische bestedingen en zodanig dat zowel ZLSM als gemeente en regio daar van kunnen profiteren • Ontwikkelen van het emplacement tot spoorpark en als toegangspoort tot het Land van Kalk • Het genereren van meer traffic en bezoekers, waarbij wordt opgemerkt dat het lastig is te schatten is hoeveel extra bezoekers er naar het gebied zullen komen zodra de plannen gerealiseerd zijn. <p>De invulling van het bedrijfseconomische beleid c.q. visievorming is aan ZLSM zelf. Onderdeel hiervan zijn de organisatie van evenementen, aantallen ritten en de horeca activiteit in het stationsgebouw. Uiteraard dienen deze plaats te vinden binnen de daarvoor gestelde beleids- en wettelijke kaders.</p>
11.1.2. Welke evenementen gaan er nog meer georganiseerd worden door de ZLSM?				
11.1.3. Wat is het meerjarenplan van de ZLSM?				
11.1.4. Wat gebeurt er met de huidige horecafunctie binnen het stationsgebouw? (nu alleen op rijdagen en besloten bijeenkomsten/feesten)				
11.1.5. Hoe vaak gaat men rijden?				
11.1.6. Hoeveel toeristen/recreanten worden er verwacht met de nieuwe plannen?				

12. (tijdelijke) situatie tijdens uitvoering van de werkzaamheden

	Zorg/Opmerking	Vraag	Mogelijke oplossing (volgens bewoners)	Antwoord
12.1	Het is niet duidelijk hoe de tijdelijke situatie eruit ziet wanneer de werkzaamheden uitgevoerd worden.	12.1.1. Wanneer is gepland om de werkzaamheden aan de straat uit te voeren?		In deze fase van het project is het nog niet mogelijk een concrete start van de uitvoering te benoemen. In opdrachten die de gemeente aanbesteedt, wordt altijd rekening gehouden met de fasering van een project en de bereikbaarheid van bewoners en ondernemers. Hiervoor wordt door de aannemer een plan van aanpak opgesteld.
12.1.2. Hoe lang wordt geschat dat de werkzaamheden aan de straat zullen duren? Hoe wordt de bereikbaarheid gewaarborgd tijdens het uitvoeren?				
12.1.3. De werkzaamheden aan de Stationstraat worden als 1e fase benoemd. Maar is het niet veel logischer eerst het nieuwe evenementen parkeerterrein te realiseren voordat het oude parkeerterrein verdwijnt? Anders zal de parkeerdruk nog meer toenemen.				

Individuele vragen van bewoners Stationstraat / St. Nicolaasbergweg

	Thema	Vraag	Antwoord
1.	Eigendom	In het ontwerp is aangegeven dat direct naast het pand (nr 13) een trottoir wordt aangelegd, maar dat is voor het bijgebouw en (voor zover ik dat goed begrepen heb) op grondgebied van de woning. Door het aanleggen van een trottoir direct naast de woning zou het bijgebouw niet meer toegankelijk zijn.	Hier wordt rekening mee gehouden, het trottoir zal voldoende breed zijn zijn, zodat de toegankelijkheid van het bijgebouw gewaarborgd blijft. Bovendien worden perceelgrenzen gerespecteerd. Waar dit nog niet gebeurt is, is dit een vergissing en wordt dit aangepast.
2.	Groen	Mijn laatste vraag is wie de groenvoorziening tussen de Stationstraat en het spoor gaat onderhouden, in de presentatie wordt aangegeven dat deze vernieuwd wordt maar dat de huidige begroeiing gehandhaafd blijft. In de huidige situatie voelt volgens mij zich niemand verantwoordelijk voor deze groenvoorziening niet de gemeente maar ook niet de ZLSM waardoor het maar een onkruid paradijs is en er veel te hoge bomen groeien.	Het onderhoud van de planten en bomen in de openbare ruimte (Stationstraat) komt voor rekening en uitvoering van de gemeente. Uitgangspunt voor het onderhoud van de planten en bomen in het spoorpark is dat voor rekening en uitvoering is van de Provincie (als eigenaar) of een door de Provincie aan te stellen partij. Over dit laatste dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt, waarbij, wat het extensief groenonderhoud van het spoorpark betreft, de mogelijkheid bestaat om dit door een groep vrijwilligers te laten doen. Dit kan uiteraar alleen wanneer ook hier goede afspraken over gemaakt worden. Voor zowel het groenonderhoud in de openbare ruimte (Stationstraat) als het groenonderhoud in het spoorpark zal een beheer en onderhoudsplan worden opgesteld.
3.	Groen	Wie zorgt voor het onderhoud van de planten en bomen in het spoorpark, gemeente of ZLSM ?	Zie het antwoord bij vraag 2.
4.	Groen	Worden hier structureel middelen voor vrijgemaakt? Wie is verantwoordelijk voor dit onderhoud en welk onderhoudsplan wordt daarvoor gemaakt?	Zie het antwoord bij vraag 2.
5.	Parkeren	Er wordt in de presentatie ook aangegeven dat de parkeervoorzieningen worden aangepast, mijn inziens nadelig voor de bewoners. Komen er in de nieuwe situatie maatregelen zodat hier geen toeristen in de straat meer komen parkeren? Tijdens mooie dagen staat in de huidige situatie de hele straat vol met auto's met fietsendragers en mensen die de ZLSM bezoeken. Hierdoor kan ik mijn auto niet meer in de straat parkeren en komt het regelmatig voor dat ik de auto ver weg moet parkeren en 10 minuten van de auto naar huis moet lopen. Dit zou denk ik wel voorkomen kunnen worden door dat de parkeerplaatsen in de stationsstraat exclusief beschikbaar zijn voor bewoners.	Zoals in de huidige plannen uitgewerkt, wordt de bestaande grote parkeerplaats voor bezoekers verplaatst naar de locatie bij de rotonde Nijswillerweg / Vroenkuilerweg. Hierdoor zal naar verwachting parkeeroverlast door toeristen in de Stationstraat afnemen of zelfs geheel verdwijnen. Parkeren voor vergunninghouders is nu niet in het vastgestelde gemeentelijke beleid opgenomen. Na herinrichting van de Stationstraat zal de situatie gemonitord worden en indien de gewijzigde inrichting tot veelvuldige overlast leidt, kan dit beleid eventueel heroverwogen worden.
6.	Parkeren	Op het gedeelte Nieuwe Gaasstraat tot aan het Stationsgebouw zijn momenteel 22 parkeervakken aanwezig. In de nieuwe situatie zie ik op het kleine kaartje slechts 11 parkeervakken ingetekend. Op dit gedeelte van de Stationstraat wonen de meeste mensen en is de parkeerdruk waarschijnlijk het hoogst. Bewoners 300m laten lopen naar een parkeerhaven waar ze dan hopelijk hun auto kwijt kunnen, lijkt mij geen goede oplossing. Is er gekeken naar de parkeerdruk middels een parkeeronderzoek op verschillende tijdstippen?	Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat dit deel van de Stationsstraat de hoogste parkeerdruk kent, met een bezetting van bijna 90%. Het klopt dat hier nu slechts 11 vakken zijn getekend. Hier wordt momenteel bekeken hoe we er voor kunnen zorgen dat het aantal parkeerplaatsen in dit deel of nabij dit deel voldoende blijft. In de mobiliteitsstudie is gekeken naar de doorgaans drukste tijdstippen in een normale week. Daaruit bleek dat het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie voldoet.
7.	Parkeren	Door de parkeerplaats voor de bezoekers van ZLSM te verplaatsen vraag ik me af of de druk op de openbare parkeerplaatsen niet alleen maar groter wordt? Ik heb op het inrichtingsplan niet kunnen ontdekken waar men de nieuwe bezoekersparkeerplaats wil realiseren en hoe de looproute van de recreanten dan zal zijn.	De nieuwe bezoekersparkeerplaats wordt gerealiseerd aan de rotonde Nijswillerweg-Vroenkuilerweg. Vanaf hier kan de bezoeker het spoorpark op bij de Wagenloods van de ZLSM. Voor de de parkeren door bezoekers van de ZLSM is in het VO voorzien in een nog aan te leggen grote parkeerplaats nabij de rotonde Nijswillerweg/ Vroenkuilerweg. Hiermee zal tevens rekening gehouden worden in de bewegwijzering. De meest voor de hand liggende en veilige route naar het emplacement is via de toegang tot de wagenloods van de ZLSM aan de Vroenkuilerweg over het eveneens nog aan te leggen gescheiden fiets- en voetpad van de Kalkbaan.
8.	Parkeren	Door de versterking van ZLSM en de ontwikkeling van de voormalige Aardappelloods zal het aantal bezoekers en verkeersbewegingen toenemen. Kunnen deze trekkers hun bezoekers zometeen op eigen terrein een parkeerplek geven? Is er voor dit soort functies een parkeernorm van kracht?	Het streven is dat ondernemers de benodigde parkeerplekken op eigen terrein realiseren. Voor de ZLSM wordt dat een nieuwe parkeerplaats bij de rotonde Vroenkuilerweg / Nijswillerweg en de Aardappelloods heeft parkeerruimte aan de zijkant van het gebouw.
9.	Parkeren	Ik vertrouw er op dat er, in normaal gebruik, voldoende parkeerplaatsen voor omwonenden overblijven in uw plan. Maar ben toch bevreesd voor rijdagen van de ZLSM. U wilt de huidige parkeerplaats -deels- sluiten en de bezoekers verleiden verder weg te parkeren. Naar mijn mening kan dat prima, het is maar een paar minuten lopen, maar de praktijk is weerbarstig. Op rijdagen, maar ook op mooi-wandel-weerdagen, is het bijzonder druk met geparkeerde auto's in de Stationstraat. Menig maal moeten wij als bewoners zoeken naar een plekje. Ik ben bang dat wanneer de huidige ZLSM parkeerplaats kleiner wordt, een groot gedeelte van de bezoekers toch naar een plekje dichtbij zoekt. Als het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in de directe omgeving van het station inderdaad wordt verlaagd, kunt u misschien overwegen om de 'reguliere' parkeerplaatsen te voorzien voor een vergunningensysteem voor bewoners.	Zie het antwoord bij vraag 5.

10.	Parkeren	Allereerst de parkeerdruk is al hoog en het lijkt dat die in de Stationstraat alleen maar hoger gaat worden?	Uit de mobiliteitsstudie komt naar voren dat er in de Stationstraat over de gehele lijn geen parkeertekort is. Als we de getallen met parkeerbezetting uit de studie vergelijken met het ontwerp leidt dit nergens tot problemen, behalve tussen de Nieuwe Gaasstraat en Stationstraat 27d. Hier wordt momenteel bekeken hoe we er voor kunnen zorgen dat het aantal parkeerplaatsen in dit deel of nabij dit deel dat beschikbaar is voor bewoners gelijk is aan de maximale bezetting zoals gemeten in de mobiliteitsstudie. In dat geval is er in elk deel van de Stationstraat een aantal parkeerplaatsen dat gelijk is of groter is dan de maximaal gemeten bezetting per straatdeel in de mobiliteitsstudie.
11.	Proces	Waarom is er niet eerder met ons gecommuniceerd want deze plannen liggen er dus zichtbaar al langer zoals we op meerdere plaatsen hebben kunnen lezen?	Op 14 juni 2016 heeft de gemeente een infoavond voor de bewoners van de Stationstraat georganiseerd, waarin het voornemen voor het herinrichten van de Stationsomgeving (Stationstraat en Spoorpark) aan de bewoners is kenbaar gemaakt. Op die avond is de bewoners ook gevraagd de thema's te benoemen, waar volgens hun bij de herinrichting van de Stationsomgeving (vooral) rekening mee moest worden gehouden. De zaken die de bewoners inbrachten, richtten zich vooral op het wegnemen van de parkeerdruk bij grote evenementen van de ZLSM resp. het zorgen / garanderen voor voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners van de Stationstraat en het aandacht hebben voor resp. het handhaven van de groencorridor tussen de Stationstraat en het Spoorpark. Bij de uitwerking van het Schetsontwerp (SO) zijn deze en de andere, door de bewoners van de Stationstraat, ingebrachte aandachtspunten meegenomen en vervolgens nader uitgewerkt in het voorlopig ontwerp (VO). Aangezien een SO onvoldoende is uitgediept om daar mee naar buiten te treden, is er voor gekozen om dat bij de totstandkoming van het VO te doen. Het VO, is weliswaar ook nog niet op detailniveau uitgewerkt, maar geeft, veelmeer dan het SO, een herkenbaar beeld van hoe de Stationsstraat en de Sint Nicolaasbergweg, alsmede het Spoorpark er in de toekomst uit komt te zien. De reacties van de bewoners zullen (indien mogelijk en haalbaar) uiteindelijk worden verwerkt in het definitief ontwerp (DO) dat na voltooiing ook nog een keer aan de bewoners zal worden gepresenteerd. Daarna zal het plan ter definitieve vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd resp. aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg.
12..	Programma	Graag geen vlaggen en of terrasjes	Vlaggen zijn niet in het ontwerp opgenomen, echter de vlaggen (toeristisch Simpelveld) die er nu hangen zullen in het nieuwe straatpatroon weer terugkomen. Er dient rekening mee te worden gehouden dat, ter hoogte van het expeditieplein (tegenover de voormalige aardappelloods) een terras zal komen.
13.	Programma	Wat gaat er plaatsvinden op het expeditieplein? Tevens hebben wij graag meer duidelijkheid over de verspreiding van de losse wagons. Logeermogelijkheid vinden wij niet wenselijk.	Het expeditieplein is een plein waar in eerste instantie een terras komt, maar waar ook diverse evenementen kunnen worden georganiseerd, bijvoorbeeld door ZLSM, gemeente, maar mogelijk ook door de buurt. Zoals in het voorlopig ontwerp, bij het onderdeel verloren sporen, is aangegeven zullen de wagons verspreid en opgeknapt over het spoorpark worden opgesteld. De wagons worden dus niet meer, zoals nu het geval in een aaneengesloten lijn voor de huizen in de Stationstraat opgesteld.
14.	Realisatie	In hoeverre als dit gerealiseerd worden gaan we hier overlast van ondervinden? Omdat er in onze straat ook enkele bedrijven gevestigd zitten die bereikbaar moeten blijven.	In opdrachten die de gemeente aanbesteedt, wordt altijd rekening gehouden met de fasering van een project en de bereikbaarheid van bewoners en ondernemers. Hiervoor wordt door de aannemer een plan van aanpak opgesteld.
15.	Realisatie	In uw presentatie wordt aangegeven dat de plannen in meerdere fases worden uitgevoerd. Heeft de gemeente er rekening mee gehouden dat tijdens deze fases onze ondernemingen bereikbaar moeten blijven en is het een mogelijkheid om voorafgaand aan de werkzaamheden een planning door te geven zodat wij hierop kunnen anticiperen?	Zie het antwoord bij vraag 14. Informatie over de uitvoeringsplanning wordt t.z.t. met de bewoners en ondernemers gedeeld.
16.	Ruimtelijk Ontwerp	Welke extra maatregelen worden genomen om de luchtverontreiniging door de ZLSM te beperken, zoals al door de GGD in 2003 geadviseerd?	Er is in de opgave geen specifieke aandacht besteed aan het nemen van extra maatregelen voor de luchtkwaliteit. Het klopt inderdaad dat bomen en beplanting een positief effect hebben op fijnstof. Hier zal ook de omvorming van het ZLSM terrein tot een spoorpark een positieve bijdrage aan leveren: er wordt voorzien in een groenere, weelderige omgeving.
17.	Ruimtelijk Ontwerp	Waarom wordt de houtwal op het talud niet zo veel mogelijk gespaard om de schadelijke gevolgen van de luchtverontreiniging voor direct aanwonenden te beperken?	Er lijkt hier een misverstand te zijn. In principe kappen we de beschermende houtwal niet. Er zal alleen in de mantel (rand van de wal) een aanpassing worden gedaan in het profiel zodat deze meer natuurlijk overloopt in de regenwatergeul, die voorzien wordt op de plek van de bestaande parkeerplaatsen. Concreet betekent dit dat het beeld en de structuur van de beschermende houtwal gehandhaafd blijft, maar dat door optimalisering van het grondprofiel een deel van de buitenste rand opnieuw zal worden ingeplant.
18.	Ruimtelijk Ontwerp	Blijven de betonnen zuilen aan de kant van de Stationstraat staan?	Deze zuilen vormen de grens met het emplacement. Ze blijven behouden, maar zullen deels worden vernieuwd en mogelijk plaatselijk iets in zuidelijke richting worden verplaatst.
19.	Ruimtelijk Ontwerp	Komen de individuele oude wagons (industriële schroot) terug om voor de huizen te staan zoals nu?	De individuele wagons worden verspreid over het spoorpark geplaatst, niet langer in dichte rijen.
20.	Ruimtelijk Ontwerp	Zijn de wagons gerestaureerd of blijven ze zo?	Een deel van de wagons wordt gerestaureerd een deel blijft zoals ze is maar krijgt in combinatie met beplanting een nieuw karakter, verspreid over het landschap vormen ze het verloren sporenpark.
21.	Ruimtelijk Ontwerp	Welke bestrating komt ter hoogte van Stationstraat 33, klinkers en kasseien zijn absoluut ongewenst?	Ter hoogte van Stationstraat 33 komen gebakken klinkers, even verderop, ter hoogte van het expeditieplein zijn dit gezaagde kasseien.
22.	Ruimtelijk Ontwerp	De natuursteen kasseien zijn mooi om her te gebruiken alleen vraag ik me af of het niet te veel verschillende materialen worden op een klein stukje Stationstraat. Verder lijkt het me voor fietsers, wanneer de kasseien ook op de rijbaan komen te liggen, weinig comfortabel om overheen te fietsen.	De kasseien zijn gekoppeld aan het expeditieplein en koppelen zo de Aardappelloods programmatisch aan het plein, ze markeren bovendien de oude functie van expeditie. De kasseien zullen worden gezaagd, zodat ze aangenaam overrijdbaar zijn met de fiets.

23.	Ruimtelijk Ontwerp	Dagelijks wandel ik met mijn hond in de parkzone waar men verschillende beplantingssferen wil gaan aanbrengen. Het idee van verschillende beplantingssferen i.c.m. een ensemble van wagons verspreid in het landschap vind ik mooi. Wel stel ik me de vraag of dit niet een te gecultiveerde zone wordt die veel onderhoud vraagt om het gewenste beeld in stand te houden. Manshoge vegetatie van Berenklaauw vind ik een minder goed plan. Ik word enthousiast van het idee om functies te koppelen aan de wagons en als landschapsontwerper kijk ik nu al uit naar de realisatie van de Stationstuin die door Piet Oudolf ontworpen gaat worden.	Het ontwerp zal zo worden uitgewerkt dat elke beplantingssfeer bestaat uit een extensief te onderhouden beplanting. De exacte invulling van de soorten wordt in verdere uitwerking verfijnd. Het betreft hier overigens de gewone Bereklauw en niet de exoot Reuzebereklauw. Deze laatste veroorzaakt brandwonden en woekert, de eerste is een stuk minder 'gevaarlijk'.
24.	Ruimtelijk Ontwerp	Is er inspraak in het plaatsen van de wagons? Persoonlijk zou ik niet tegen de houten wagons willen aankijken, immers dit associeer ik met het joden transport in de 2e wereldoorlog richting o.a. Auschwitz. Ik mag aannemen dat de huidige situatie ook in de toekomst blijft.	Dit is een gevoeligheid die we nog niet scherp hadden. De huidige situatie zal niet exact zo blijven. We kunnen tot op zekere hoogte rekening houden met deze gevoeligheid en zullen bekijken hoe we dit kunnen verwerken in het ontwerp. Zoals in het voorlopig ontwerp, bij het onderdeel verloren sporen, is aangegeven zullen de wagons verspreid en opgeknapt over het spoorpark worden opgesteld. De wagons worden dus niet meer, zoals nu het geval in een aaneengesloten lijn voor de huizen in de Stationstraat opgesteld.
25.	Ruimtelijk Ontwerp	Hoe komt het met de parkeervakken en het plaatsen van bomen uit te zien?	Parkeervakken worden steeds zoveel mogelijk aan één zijde van het straatprofiel gesitueerd.
26.	Ruimtelijk Ontwerp	Waar gaan bezoekers van ZLSM parkeren? Gaan ze gebruik maken van parkeerplaatsen onderin de Stationstraat?	De bezoekers van de ZLSM zullen parkeren in een nog aan te leggen grote parkeerplaats bij de rotonde aan de Nijswillerweg / Vroenkuilerweg, hiermee zal tevens in de bewegwijzering rekening mee worden gehouden.
27.	Ruimtelijk Ontwerp	Er staat beschreven dat de straat met waaltjes gemaakt gaat worden. Het zebrapad voor de deur (27D) is daar ook al mee gemaakt, en zorgt nu als er iemand harder als 30 rijdt ook al voor flinke overlast. Dat hoor je door het halve huis trillen. Dat door de hele straat is niet echt handig, ook omdat de Kelders meteen aan de voorkant liggen en achter bijna bij alle huizen open zijn. Creëert op die manier een klankkast van trillingen.	Het uitgangspunt is dat het centrale deel van de straat uit te voeren in gebakken klinkers. Dit heeft alles te maken met de kwalitatieve uitstraling die we voor ogen hebben. Wij zijn ons er van bewust dat een auto die over klinkers rijdt meer geluid produceert dan een auto die over asfalt rijdt. Het onderhoudsregime van beide is anders: beide hebben andere aandachtspunten. Er is in het ontwerp gekozen voor een legverband dat de grootste stabiliteit en het minste band- / wegdek geluid veroorzaakt. Belangrijk ook om mee te nemen: Het is onderzocht dat een klinkerweg hetzelfde geluid blijft veroorzaken door de jaren heen, waar dit bij asfalt van jaar tot jaar toeneemt. Tegelijkertijd zorgt een dergelijke verharding er wel voor dat mensen eerder geneigd zijn langzamer te rijden.
28.	Ruimtelijk Ontwerp	Ook staat er iets vermeld over het regenwater, dan weer even terugkomend op de situatie dat alle kelders gelijk liggen met de voorgevels. Dit is ook geen optie voor dit te laten infiltreren in de bodem, dat gaat alleen maar lekkage/vocht problemen opleveren.	Het regenwater wordt oppervlakkig afgevoerd naar een greppel aan de zuidkant (dit is de spookant) van het profiel. Doordat de greppel onder verval ligt, zal het water afstromen naar het laagste punt, vanwaar het verder afgevoerd wordt. Voorafgaande aan afkoppmaatregelen zal een infiltratieonderzoek worden uitgevoerd en een hydraulische doorrekening plaatsvinden. Deze informatie leidt tot een hydraulisch ontwerp waarin ook aandacht wordt gegeven aan eventuele risico's.
29.	Ruimtelijk Ontwerp	Daarnaast het grootste punt van zorg voor mij en mijn broer, beide eigenaars van Stationstraat 29 en 31 recht tegenover het stationsplein, is de bereikbaarheid van onze eigen parkeerplaats voor vrachtverkeer. Er zijn meerdere ruimten commercieel verhuurd die aangewezen zijn op toelevering door vrachtwagens. Nu komen deze vrachtwagens vanaf oranje plein de Stationstraat in, draaien dan richting de entree poort toeristen parkeerplaats ZLSM en steken dan achteruit onze eigen parkeerplaats op om te lossen. De draaicirkels van deze wagons gaan exact langs de bestaande cirkelvormige beuken haag tegenover nr. 29 en tot aan de poort van de toeristen parkeerplaats in gesloten toestand. Daarnaast gebruik ik zelf deze ruimte om met mijn bus en aanhangwagen/trailer te kunnen draaien om recht achteruit te steken, van zwarte poort toeristen parkeerplaats recht naar achter, richting laaddok bij Stationstraat 29 net langs de cirkelvormige beukenhaag. Stationstraat 31 is mijn eigen werkplaats direct gelegen aan de straat, trottoir. Om een aanhangwagen naar binnen te kunnen steken gekoppeld aan een personen auto/bus heb ik de volledige straatbreedte nodig die er nu is. De breedte tussen stoep en aanwezige beukenhaag is echt heel belangrijk voor mij om goed gebruik te kunnen en blijven maken van deze werkplaats. Ik draai nu met de voorwielen net langs de stoepband af ter plaatse van de beukenhaag en dan schaart mijn trailer op 20cm langs de dagkant van de sectionaaldeur. Opening is 2800 en trailer is 2000 en ik moet al schuin insteken en het poort gat indraaien. Dit is al heel krap om dat er bijna geen ruimte is om te manoeuvreren. De combinatie bus en trailer is een kleine 11m van lengte voor het idee. Ik kan helaas niet recht in steken aangezien het nu al krap is. Dus U kunt begrijpen dat het voor ons van belang is dat de aanwezige straat breedtes ter hoogte van nr 31 en afmetingen stationsplein tpv aanwezige ingang toeristen parkeerplaats ongewijzigd blijven.	We hebben in het ontwerp elke inrit gecheckt op de mogelijkheid deze in te rijden. Dit is overal mogelijk gebleken. Specifiek voor uw situatie hebben we bekeken of het mogelijk is om met een vrachtwagen of trailer de oprit op te rijden en dit zou mogelijk moeten zijn, met een minimale aanpassing in het ontwerp, die we intussen hebben doorgevoerd.
30.	Ruimtelijk Ontwerp	U schetst ter hoogte van het station een klinkerbestrating en voor het overige asfalt. Ik pleit er voor om de klinkers door te trekken over een groter gedeelte van de Stationstraat, zeker het gedeelte vanaf het station tot aan de St. Nicolaasbergweg. Ten eerste omdat dit ook snelheidsverlagend werkt, maar tevens omdat het zo tot aan de overweg meer een geheel kan vormen.	Bedankt voor deze toevoeging.

31.	Ruimtelijk Ontwerp	Stationstraat 17: Op de schetsen zien wij onze voortuin niet terug in de tekeningen. Kunnen wij er van uit gaan dat dit een vergissing is of te maken heeft met een 'ruwe' schets?	Onze excuses, hier is iets misgegaan, de voortuin is intussen opgenomen in het ontwerp.
32.	Verkeer	Ik ben geen voorstander van eenrichtingsverkeer.	Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat eenrichtingsverkeer ongewenst is, dit is inmiddels in het ontwerp aangepast.
33.	Verkeer	Is er een verkeerscirculatieplan opgesteld, waarin ook de verkeers- en parkeerproblemen in de Irmstraat worden aangepakt? Heeft de Stationstraat in de nieuwe situatie alleen een verblijfsfunctie of toch ook weer een (gedeeltelijke) stroomfunctie? Als de Stationstraat alleen voor bestemmingsverkeer wordt, welke oplossingen komen er dan voor de Irmstraat? Omdat het in de Irmstraat daardoor nog drukker wordt.	De toekomstige verkeerssituatie wijzigt niet ten opzichte van de huidige verkeerssituatie. De bereikbaarheid blijft hetzelfde, evenals de functies van de verschillende wegen in de nabijheid van het station zoals de Stationstraat en de Irmstraat.
34.	Verkeer	Of en zo ja hoe wordt in het nieuwe ontwerp het doorgaande verkeer in de Stationstraat van en naar Eys ontmoedigd?	Nee, de functie van de Stationstraat blijft dezelfde als in de huidige situatie. Andere verkeersstromen zijn niet realiseerbaar aan deze zijde van de kern Simpelveld.
35.	Verkeer	Hoe kan de (ervaren) verkeersveiligheid van de Stationstraat veroorzaakt door de hoge snelheden en grote verkeersdruk worden verbeterd?	Uit de mobiliteitsstudie komen geen problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid naar voren. De beleving van verkeersveiligheid is niet onderzocht, en lastig te meten. In het ontwerp wordt een aantal aanpassingen voorgesteld in het profiel dat het voor de voetganger aangenamer maakt en dat de straat overzichtelijker maken.
36.	Verkeer	Hoe wordt het parkeren door bezoekers ZLSM in de Stationstraat ontmoedigd? Waar kunnen bewoners van omliggende straten parkeren?	In het VO is een nieuwe parkeerplaats bij de rotonde aan Nijswillerweg / Vroenkuilerweg voor bezoekers voorzien en daar ook middels bewijzing op te wijzen. Bezoekers bereiken vanaf deze zijde het spoorpark. Bewoners uit omliggende straten parkeren in de eigen straat.
37.	Verkeer	Wordt het gebruik van de Stationstraat door de zware motorvoertuigen en landbouwvoertuigen beperkt/ontmoedigd? Zo ja, hoe? Zo nee, zorgt de voorgestelde bestrating niet voor meer geluids- en trillingsoverlast? En kan deze het zware verkeer überhaupt aan?	De Stationstraat is aangewezen als landbouwroute, dit blijft zo. In de praktijk blijkt dat relatief weinig gebruik gemaakt wordt van deze landbouwroute Wij zijn ons er van bewust dat een auto die over klinkers rijdt meer geluid produceert dan een auto die over asfalt rijdt. Het onderhoudsregime van beide is anders: beide hebben andere aandachtspunten. Er is in het ontwerp gekozen voor een legverband dat de grootste stabiliteit en het minste band- / wegdek geluid veroorzaakt. Belangrijk ook om mee te nemen: Het is onderzocht dat een klinkerweg hetzelfde geluid blijft veroorzaken door de jaren, waar dit bij asfalt van jaar tot jaar toeneemt. De juiste klinkerbestrating is bestand tegen zwaar verkeer.
38.	Verkeer	Er is sinds vorig jaar een invalideplek gecreëerd voor de deur aan de 25 kant van de appartementen. Deze is nergens meer terug te vinden in de plannen, een bewoonster heeft COPD en moet een kleine afstand tot aan haar auto kunnen behouden	Dit wordt meegenomen in het ontwerp.
39.	Verkeer	Verder ook bezwaar tegen eenrichtingsverkeer, het is niet te doen om iedereen door de toch al raar ingerichte Irmstraat te gaan laten rijden. Op verschillende momenten sta je er nu ook al makkelijk 5 minuten over de hele straat op meerdere plekke stil.	Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat eenrichtingsverkeer ongewenst is, dit is in het ontwerp aangepast.
40.	Verkeer	Ander aandachtspunt is het inrijden van (onze) inrit/afrit naar achterom, het is nu al niet mogelijk om vanaf de oranjeplein kant naar onder in te rijden met langere auto's en of aanhanger. Omdat bijna altijd de parkeervakken vol staan en je niet goed in kan draaien en aan de andere kant staat een lantaarnpaal. Daarvoor wordt er altijd gedraaid in de straat en dan via de andere kant erin waar we een stuk hekwerk voor de afrit voor weggehaald hebben.	Het is ons niet volkomen helder of hier een probleem is, er is in principe met elke inrit rekening gehouden

41.	Verkeer	<p>Ten tijde van het vestigen van onze ondernemingen was er voldoende parkeergelegenheid. Vandaar dat we gekozen hebben om op deze locatie wonen en werken te combineren door de bestemming van de ZLSM te wijzigen naar evenemententerrein en met deze nieuwe plannen wordt het steeds drukker in onze leef en werk omgeving terwijl er parkeerplaatsen komen te vervallen. Een redelijk en bevredigend alternatief voor onze klanten ontbreekt in uw plannen. De te realiseren parkeerplaats voorbij de oude aardappelloods is veel te ver weg en daarbij alleen bestemd voor bewoners. In de omliggende straten (Irmstraat en nieuwe Gaasstraat) is de parkeerdruk al zo hoog dat het haast onmogelijk is om daar nog een plekje te bemachtigen, sterker nog, de bewoners van de genoemde straten staan zelfs in de Stationstraat geparkeerd omdat ze in hun eigen straat geen plaats kunnen vinden.</p> <p>De kapsalon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Door ons biologisch-specialisme komen onze klanten ook vanuit de verre omgeving van Simpelveld (denk aan Lanaken, Susteren, Würselen enz.) en zijn dus meer aangewezen op eigen vervoer. Omdat ze vaak een langere reistijd hebben is het voor ons cruciaal dat ze dicht bij onze winkel kunnen parkeren en niet nog opzoek moeten in andere straten naar een parkeerplaats. Dit zal voor een deel van de klanten als te omslachtig ervaren worden. • Een deel van onze klanten hebben bewust gekozen voor een kapsalon met een parkeerplaats in de buurt. Ook hebben wij een aantal klanten op leeftijd die slecht ter been zijn. Voor deze doelgroep is parkeren op korte afstand essentieel. <p>De vakantiewoning:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omdat onze vakantiewoning vaak voor een aantal dagen of weken verhuurd is komen onze gasten met eigen vervoer en met veel bagage. Zij moeten op zijn minst kunnen in en uitladen zonder zich opgejaagd te voelen of het verkeer op te houden van een smalle eenrichting straat 	Zie de antwoorden bij vragen 5 en 39.
42.	Verkeer	Daarnaast staan in een drukke zomerse toeristen dag vaak 6 tot 10 touringcars op de parkeerplaats ZLSM en in de straat rondom het station. Dit zorgt voor echt gevaarlijke en chaotische tafereelen wanneer toeristen zoekende zijn naar parkeerplaats entree station etc. Het is niet duidelijk of dit verergert in de nieuwe situatie.	<p>Het is niet de bedoeling dat bussen parkeren op het expeditieplein. Bussen laten mensen nabij het station / expeditieplein in- en uitstappen en kunnen dan op een aangewezen plaats (buiten de stationsomgeving) parkeren. Mogelijk is dit inderdaad ook op het parkeerterrein nabij de rotonde bij de Nijswillerweg / Vroenkuilerweg.</p> <p>In het VO is een grote parkeerplaats voor de ZLSM voorzien op de locatie nabij de rotonde bij de Nijswillerweg / Vroenkuilerweg.</p>
43.	Verkeer	De parkeerdruk is nu al vrij hoog, inleveren van parkeerplekken is in onze ogen ook niet mogelijk. We tellen zelf al makkelijk 10 auto's aan de straat van (onze) appartementen, daarbij nog niet gerekend dat we achterom ook al voldoende parkeergelegenheid gecreëerd hebben voor enkele bewoners om de druk er al iets af te halen. Zoals jullie noemen een parkeerplaats ter hoogte van de oude aardappelloods is veel te ver. Even boodschappen doen en dan 100 meter met alles te moeten lopen zit ook niemand op te wachten. Bij drukke toeristische dagen om het zo maar even te noemen wordt sowieso al overal klakkeloos geparkeerd omdat hier totaal geen handhaving voor is. Vanuit de Irmstraat wordt er al tot boven aan de nieuwe gaasstraat geparkeerd omdat daar ook geen plaats is.	<p>Uit de mobiliteitsstudie komt naar voren dat er in de Stationsstraat over de gehele lijn geen parkeertekort is. Als we de getallen met parkeerbezetting uit de studie vergelijken met het ontwerp leidt dit nergens tot problemen, behalve tussen de Nieuwe Gaasstraat en Stationstraat 27d. Hier wordt momenteel bekeken hoe we er voor kunnen zorgen dat het aantal parkeerplaatsen in dit deel of nabij dit deel dat beschikbaar is voor bewoners op z'n minst gelijk blijft aan de maximale bezetting zoals gemeten in de mobiliteitsstudie. De ZLSM bezoeker dient voortaan te parkeren op de nieuwe bezoekersparkeerplaats bij de rotonde Nijswillerweg / Vroenkuilerweg. De bezoeker wordt bij het navigeren daar naartoe geleid en niet de Stationstraat in.</p> <p>In de mobiliteitsstudie is gekeken naar de doorgaans drukste tijdstippen in een normale week. Daaruit bleek dat het aantal parkeervakken in de huidige situatie voldoet.</p>
44.	Verkeer	De Stationstraat is een 30km zone, maar gedurig komen auto's en motoren hier voorbij met het dubbele of meer van die snelheid. Storend en gevaarlijk. Kunt u in het plan extra maatregelen zoals drempels meenemen?	Naast een gewijzigde inrichting zal de gewijzigde verharding eveneens leiden tot een lagere snelheid.
45.	Verkeer	Eenrichtingsverkeer. U schrijft dat er plannen zijn voor eenrichtingsverkeer vanaf de Nieuwe Gaasstraat. Ik denk dat dit zeer zou bijdragen aan het rustiger maken van de Stationstraat in het overige gedeelte. Zeker als de rijrichting vanuit de St. Nicolaasbergweg richting station zou zijn. Het scheelt een hoop sluip- en dwaalverkeer. Ter illustratie: minimaal 10 maal daags keren er auto's ter hoogte van ons huis om middengeleider heen. Die zijn dan schijnbaar verkeerd gereden, of willen om andere redenen terug waar ze vandaan kwamen. Een eenrichtingsgebied vermindert in mijn optiek het aantal verkeersbewegingen wanneer het verkeer al door de Nieuwe Gaasstraat naar de doorgaande weg wordt geleid.	Er is, naar aanleiding van de uitkomst van de mobiliteitsstudie, intussen voor gekozen om toch niet met een eenrichtingsverkeer te werken. Het profiel van de Stationstraat wordt aangepast zodat verkeer in twee richtingen mogelijk blijft.
46.	Water	Er wordt aangegeven dat wordt overwogen het regenwater te laten infiltreren in de bodem, en niet meer via het riool afvoeren. Dit zal betekenen dat tijdens hevige regenval tijdelijk de grondwaterstand hoger zal worden. In de huidige situatie is bij mij en andere medebewoners van de straat de kelder al vochtig tijdens hevige regenval, het idee om het regenwater te laten infiltreren zal dit waarschijnlijk gaan verergeren. Zijn er in de nieuwe plannen maatregelen om dit te gaan voorkomen?	<p>Het regenwater wordt oppervlakkig afgevoerd naar een greppel. Het is niet de bedoeling dat hierin langere tijd grote hoeveelheden water staan: doordat de greppel onder verval ligt, zal het water afstromen naar het laagste punt, vanwaar het verder afgevoerd wordt.</p> <p>Voorafgaande aan afkoppelmaatregelen moet een infiltratieonderzoek worden uitgevoerd en een hydraulische doorrekening plaatsvinden. Deze informatie leidt tot een hydraulisch ontwerp waarin ook aandacht wordt gegeven aan eventuele risico's.</p>

Suggesties

Beheer	Bewoners (mede)verantwoordelijk maken voor het onderhoud van groen en/of par
Kruisbeeld	Graag ook aandacht voor cultuur-historisch kruisbeeld (incl. onderhoud) onderaan St. Nicolaasbergweg.]
Milieu	Behoud de volledige houtwal.
Milieu	Stop met de '20-minuten-foto-stops' van de stoomtrein op station Simpelveld of verplaats deze naar een aantrekkelijke fotolocatie buiten de bebouwde kom.
Milieu	Koppel subsidie ZLSM aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de Stationstraat.
Milieu	Concentreer de ZLSM-activiteiten volledig op de museale kwaliteiten in de stationsomgeving. Zet volledig in op het fietsgebeuren en transformeer het Miljoenenlijntje in een buitengewoon aantrekkelijk fietspad. Zoals in andere landen reeds jaren gebruikelijk is. Fietspaden op oude spoorlijnen zijn enorm in trek.
Parakeren	Dat de bezoekers hun auto parkeren in de buurt van het Oranjeplein is wensdenken, maar zal niet gebeuren. Denk aan de begintijd van de ZLSM toen de Stationstraat en andere straten constant vol stonden met ZLSM bezoekers. Het is een openbare weg en een ieder mag daar parkeren. De meeste gezinnen hebben meer dan een auto, dus het idee dat ieder op zijn eigen oprit parkeert in het onderste stuk van de Stationstraat gaat maar ten dele op. Dit kunt u alleen oplossen door parkeren voor vergunninghouders.
Verkeer	Parkeervergunningen voor bewoners Stationstraat invoeren
Verkeer	Knip de straat ter hoogte van het station op in twee delen met draaicirkels voor motorvoertuigen. Maak doorgaand verkeer alleen mogelijk voor fietsers.
Verkeer	Richt de Stationstraat in als 'Fietsstraat', waarin de auto te gast is. Met één richting voor gemotoriseerd verkeer en twee richtingen voor fietsers. Het profiel van 'onze' Marktstraat wordt gezien als een goed voorbeeld hiervoor. "Het is een fietsstraatje zonder dat het zo is benoemd."
Verkeer	In Eys speelt vergelijkbare problematiek in de mr. dr. Froweinstraat. Herinrichting van deze straat zit in de planfase. Misschien levert onderzoek naar mogelijkheden om de verkeersdruk van het doorgaande verkeer van, naar en door Eijs te verminderen iets op.
Verkeer	Herinricht de Irmstraat voor eenrichtingsverkeer en betrek de Brandstraat in het verkeerscirculatieplan.
Verkeer	Aandacht voor maximum snelheid en hoe er voor te zorgen dat deze gehandhaafd wordt
Verkeer	Het stimuleren van parkeren door bezoekers aan de oranjeplein is alleen te bereiken door parkeren voor vergunninghouders. Hetzelfde geldt voor het parkeren op eigen oprit en de tweede auto die men vaak bezit

24 februari 2021