



Samenvatting

Het college heeft, met voorbehoud van positieve besluitvorming in de gemeenteraad, besloten om de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) te reconstrueren. Naar aanleiding van een raadspeiling op 31 januari jl. is door het college de haalbaarheid van twee verkeersmaatregelen onderzocht. Het gaat om een grondige vernieuwing (een zogenaamde reconstructie) van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) en een vrachtwagenverbod bij vijf grensovergangen met Vlaanderen. Met deze verkeersmaatregelen wordt beoogd de overlast van het wegverkeer voor de omwonenden te verminderen. Ten aanzien van de Tongerseweg blijkt uit onderzoek dat de huidige wegconstructie inclusief de fundering onvoldoende stijf is om trillingen veroorzaakt door verkeer te absorberen. Een reconstructie kan trillings- en geluidsoverlast verminderen. Verder heeft het college besloten af te zien van het invoeren van een dergelijk vrachtwagenverbod. Een haalbaarheidsonderzoek wijst uit dat een vrachtwagenverbod een geringe kans van slagen gezien het geringe effect en de verwachte weerstand bij belanghebbenden.

Beslispunten

1. Kennis te nemen van het trillingsonderzoek, verhardingsonderzoek en haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverbod.
2. In te stemmen met de reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens met inbegrip van snelheidsremmer bij de grensovergang) onder voorbehoud van positieve besluitvorming over de financiering in de gemeenteraad.
3. Af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod bij één of meer grensovergangen met Vlaanderen.
4. In te stemmen met informeren van de gemeenteraad over de onderzoeksresultaten en de gemeenteraad voor te stellen hiervoor een investeringskrediet van € 3,5 mln excl. btw te voteren ten behoeve van de reconstructie van de Tongerseweg.

Besluit Burgemeester en Wethouders .d.d. 27 juni 2017:

Conform.



1. Aanleiding

Op dinsdag 31 januari 2017 vond een raadspeiling plaats over het onderwerp 'Verkeersmaatregelen Maastricht-West'. Hierbij werd het rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West (R003_T&P_BE6046, 6 december 2016) voorgelegd voor advies. Het rapport was het resultaat van een onderzoek dat is ingezet naar aanleiding van de motie: 'Uitwerking infrastructuur'. Met de raad is tijdens de peiling afgesproken om de uitvoerbaarheid, de juridische mogelijkheden, de financierbaarheid en het draagvlak van de maatregelen nader te bekijken.

Dit collegevoorstel betreft twee concrete maatregelen die besproken zijn op 31 januari 2017. In de Kaderbrief 2017 zijn vijf onderdelen opgenomen. In deze nota worden alleen punt 2. Reconstructie Tongerseweg en punt 3. Instellen van een vrachtwagen verbod bij diverse grensovergangen verhandeld. De overige onderdelen (1. Verbeteren fietsverbindingen, 4. Het realiseren van een P+R Maastricht-West en 5. Landbouwverkeer op Tongerseweg) worden, zoals ook in de Kaderbrief is vermeld, op een later moment ingebracht.

2. Context

Onderdeel 2: Reconstructie van de Tongerseweg

Een meerderheid in de raad heeft tijdens een raadspeiling op 31 januari 2017 aangegeven te willen onderzoeken of het mogelijk is de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) vooruitlopend op periodiek groot onderhoud te reconstrueren. Een dergelijke reconstructie beoogt de overlast van het wegverkeer voor de omwonenden te verminderen. Enerzijds door de snelheid van het wegverkeer te verminderen door het aanbrengen van enkele wegwitbuigingen (snelheidsremmers) en het creëren van een smaller dwarsprofiel over de gehele lengte van het tracé. Anderzijds door het vernieuwen van de wegconstructie of delen daarvan zodat lichte trillingen als gevolg van oneffenheden verminderen en het geluid van het wegverkeer zoveel als mogelijk door het wegdek wordt geabsorbeerd.

De afgelopen maanden zijn gebruikt om deze reconstructie in meer detail uit te werken zodat vooraf met een grote mate van zekerheid kan worden vastgesteld dat door de maatregel de overlast voor omwonenden daadwerkelijk en voor lange termijn afneemt.

LievenceCSO Milieu BV heeft een trillingsonderzoek uitgevoerd in vier woningen gelegen aan de Tongerseweg te Maastricht. Dit trillingsonderzoek wijst uit dat er een verband bestaat tussen zwaar vrachtverkeer en trillingen in de woningen. De meting toont aan dat sprake is van hinder door zwaar verkeer. De gemeten maximale trillingssterkte in meerdere woningen van de steekproef was op



verschillende momenten van de dag hoger dan de streefwaarde. Het risico op schade als gevolg van trillingen door het (zwaar)verkeer in de woning is echter aanvaardbaar klein, namelijk kleiner dan 1%. (zie bijlage B1_trillingsonderzoek Tongerseweg).

De firma Kiwa KOAC B.V. heeft vervolgens een verhardingsonderzoek verricht. Dit onderzoek bestond uit het bepalen van de draagkracht van de gehele wegconstructie (toplaag, asfaltlagen, ongebonden fundering en ondergrond) door middel van zogenaamde valgewichtdeflectiemetingen. Daarnaast zijn boringen uitgevoerd om de constructieopbouw en de conditie van het asfalt en de fundering te bepalen (zie bijlage B2_verhardingsonderzoek Tongerseweg).

Op de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) zijn verschillen in de constructieopbouw van de weg aangetroffen. Het valt op dat de asfaltdikte beperkt is, varieert en veelal bestaat uit verschillende oude dunne asfaltlagen. Ook zijn in de fundering verschillen in dikte en materiaal waargenomen, verdeeld over de lengte van de weg. Deze variatie in laagdiktes en funderingsmateriaal, plus de aanwezige beperkte (oude) asfaltdiktes verklaren de hoge deflecties (beweging/trillingen) in de weg. Omdat de asfaltdikte van de Tongerseweg op veel plekken beperkt en verouderd is, biedt de wegconstructie weinig demping voor de trillingen als gevolg van het vrachtverkeer. Ook overgangen van de verschillende asfaltconstructies kunnen de trillingsoverlast in de woningen versterken.

Op basis van deze gegevens en een schouw heeft Kiwa KOAC B.V. een verhardingsadvies (onderhoudsmaatregel) opgesteld. Geadviseerd wordt de Tongerseweg geheel te reconstrueren (inclusief fundering) zodat een homogene, stijve en vlakke wegopbouw wordt bereikt. Ook wordt geadviseerd de aanwezige putdeksels te verplaatsen uit de rijsporen en de bestaande verhoogde betonnen scheiding tussen de rijbaan en het fietspad te verwijderen en de gewenste scheiding tussen de fiets en gemotoriseerd verkeer op een andere manier op te lossen.

Alternatieve oplossingen zijn er ook. Gedacht kan worden aan isolatie/demping tussen de weg en de woning of het versterken van de fundering van woningen. Deze alternatieven zijn echter relatief erg duur en vergen in sommige gevallen veel ruimte op plekken waar die beperkt is. Een andere optie is, om het zware vrachtverkeer van de Tongerseweg te weren. Deze optie is parallel aan het verhardingsonderzoek separaat onderzocht. Zie hierna.

Het advies van Kiwa KOAC B.V. betekent dat het vervangen van alleen de toplaag niet voldoende is. Bovendien is duidelijk dat bij behoud of opnieuw toepassen van verhoogde banden en een rijbaanscheiding met elementverharding goed moet worden gekeken naar het effect op trillingen



omdat dit soort maatregelen weliswaar de snelheid van het verkeer zullen remmen, maar vanuit het oogpunt van trillingen averechts kunnen werken.

Daarom is een nieuw verkeerskundig ontwerp (dwars- en lengteprofiel) noodzakelijk waarbij nog een aantal oplossingen dient gevonden te worden. Met name de vormgeving van de gewenste fysieke scheiding tussen de rijbaan en de fietsers is hierbij een aandachtspunt. Ook kan in dit stadium niet worden uitgesloten dat de huidige bomen langs de Tongerseweg verwijderd moeten worden als gevolg van de verwachte schade aan wortels bij het weghalen van de huidige wegfundering.

Onderdeel 3: Vrachtwagenverbod bij diverse grensovergangen met Vlaanderen

Een meerderheid in de raad heeft aangegeven de haalbaarheid van een (nachtelijk) vrachtwagenverbod ter hoogte bij diverse grensovergangen met Vlaanderen te willen onderzoeken. Een dergelijk verbod beoogt de overlast van het vrachtverkeer voor de omwonenden te verminderen.

De afgelopen maanden zijn gebruikt om deze maatregel in een haalbaarheidsonderzoek uit te werken en de voor- en nadelen goed in kaart te brengen. Het onderzoek, uitgevoerd door Nordinfra Advies B.V. heeft betrekking op de Bosscherweg, Brusselseweg, Via Regia, Tongerseweg en Cannerweg. Hiervoor zijn diverse gesprekken gevoerd met stakeholders, is het vrachtverkeer geanalyseerd en zijn vervoerders geënquêteerd (zie bijlage B3_haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverbod Maastricht-West).

In het rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West uit 2016 is beredeneerd dat het instellen van een verbod op één route leidt tot verplaatsen van overlast en het daarom verstandig is om in te zetten op een verbod bij de grensovergangen op de vijf eerder genoemde wegen. Deze insteek sluit aan bij het Kwaliteitsnet Goederenvervoer opgesteld door Provincie Limburg, een netwerk dat op basis van kwaliteit het vrachtverkeer dient te verleiden via de A2 Maastricht in en uit te rijden. Maastricht-West zal, zoals in de praktijk nu al voor het overgrote deel gebeurt, vanaf de A2 vanuit het oosten worden bevoorrad.

Uit het haalbaarheidsonderzoek van de afgelopen maanden blijkt dat de verkeersongevallencijfers op de genoemde wegen geen aanleiding geven tot een vrachtwagenverbod. Ook blijkt uit onderzoek dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de genoemde Maastrichtse wegen (relatief en absoluut) niet buitenproportioneel is voor dit type gebiedsontsluitingswegen.



Verder is het vrachtverkeer op de vijf invalswegen in Maastricht-West aan de hand van camerabeelden geanalyseerd. Vervolgens is voor een steekproef de betreffende vervoerders telefonisch geënquêteerd. Aan de hand van deze gesprekken zijn de herkomst en bestemming van de vrachtritten bepaald. De overgrote meerderheid van de ondervraagde vervoerders blijkt een rit te maken met herkomst en/of bestemming in Maastricht en omstreken. Bij een verbod op de genoemde grensovergangen met Vlaanderen dient omgereden te worden via Luik (E313) of Stein (E314). Juist voor het sterk regionaal en lokaal georiënteerde vrachtverkeer op de geanalyseerde wegen vormen de alternatieve routes via het hoofdwegennet een forse omweg.

Voor bedrijven die te maken krijgen met onevenredig grote omrijdroutes kan een ontheffing een oplossing bieden. Vanwege het grote aandeel regionale en lokale georiënteerde bedrijven zal bij invoering van een ontheffingensysteem het effect en rendement van de maatregel sterk afnemen. In het haalbaarheidsonderzoek wordt dan ook afgeraden om te gaan werken met ontheffingen.

Drie van de genoemde wegen (Brusselseweg, Via Regia en Tongerseweg) zijn onderdeel van de hoofdontsluitingswegen in Maastricht en twee van de genoemde wegen (Via Regia en Tongerseweg) onderdeel zijn van het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) zoals vastgesteld door Provincie Limburg. Specifiek is in het Provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVp) opgenomen dat voor de wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN geen verboden (mogen) gelden voor vrachtverkeer. Het is een eigenstandige bevoegdheid van gemeente Maastricht om een vrachtwagenverbod in te stellen. De benoemde tegenstrijdigheden tussen beleidsuitgangspunten en een eventueel verbod vragen om een goede onderbouwing bij het opstellen van het verkeersbesluit.

Op basis van voorgaande informatie en overwegingen geven Provincie Limburg en de Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit & Openbare Werken aan geen voorstander te zijn van een vrachtverbod op alle grensovergangen met Vlaanderen, beide met de kanttekening dat het een eigenstandige bevoegdheid van gemeente Maastricht betreft. Brancheorganisaties voor verladers en vervoerders, EvoFenedex en TLN, zien zelfs aanleiding een dergelijk besluit juridisch aan te vechten, voornamelijk omdat een alternatieve route ontbreekt. Dit geldt zowel voor een permanent (24u) als nachtelijk (22-6u) verbod.

Het instellen van een plaatselijk (nachtelijk) vrachtwagenverbod, op bijvoorbeeld alleen de Tongerseweg, vormt geen oplossing. Hoewel dan een reëel alternatief via andere grensovergangen blijft bestaan, leidt dit tot het verplaatsen van overlast. Een nachtelijk verbod op alleen de Tongerseweg leidt tot het verplaatsen van het vrachtverkeer naar andere routes, met name de route



N2 Veldwezelt - Via Regia - Nobellaan – Fagotstraat. Verplaatsen naar deze route, maar ook de overige routes via Kanne (Cannerweg) en Smeermaas (toekomstige Belvédèrelaan) is ongewenst vanuit Nederlands dan wel Vlaams perspectief.

Een vrachtverbod heeft alleen effect indien hierop regelmatig c.q. structureel gehandhaafd wordt. Indien dit niet gebeurt, is de kans op negatie van het vrachtverbod groot. Aangezien de afgelopen jaren is gebleken dat de politie over het algemeen de prioriteiten elders legt dan bij het handhaven van verkeersvoorschriften, is de verwachting dat de handhaving door de gemeente zelf georganiseerd dient te worden. Aandachtspunt is dat de gemeentelijke BOA's alleen mogen optreden tegen negaties van geslotenverklaringen in het kader van de handhaving van de openbare orde. Omwille van dit gegeven, maar ook vanwege de kosten zal bij de handhaving gebruikt gemaakt moeten worden van een camerasysteem, zoals ook sinds enkele jaren het geval is op de Statensingel ter handhaving van de milieuzone en sinds kort bij de pilot rondom het azM, ten behoeve van de handhaving van de geslotenverklaring aldaar.

In de Kaderbrief 2017 van de gemeente Maastricht wordt een inschatting gegeven van de kosten van een camerasysteem t.b.v. de handhaving van een vijftal locaties met vrachtverboden in Maastricht-West: deze worden geschat op eenmalig € 50.000,- investeringskosten en jaarlijks € 200.000,- exploitatiekosten. De investeringskosten hebben betrekking op aanschaf van verkeersborden, een informatiecampagne en een camerasysteem. Op basis van nieuwe inzichten worden die geraamd op Euro 25.000,- tot 35.000,- per locatie (Euro 125.000,- tot 175.000,- uitgaande van 5 stuks). Met de kanttekening dat in de raming geen juridische kosten zijn opgenomen voor het geval dat bezwaar wordt gemaakt tegen het verkeersbesluit. De exploitatiekosten hebben betrekking op beheer en onderhoud van het camerasysteem, communicatie en kosten voor handhaven en vergunnen. Op dit moment is nog geen inschatting te maken is van het aantal benodigde manuren voor de handhaving van de geslotenverklaringen. Indien wordt gewerkt met ontheffingen, dienen deze ook (geautomatiseerd) opgenomen te worden in het handhavingssysteem, hetgeen een en ander ingewikkelder en duurder maakt. De genoemde exploitatiekosten in de Kaderbrief lijken met de op dit moment beschikbare informatie toereikend.

3. Gewenste situatie

Gewenst is een reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) zodat de overlast van het wegverkeer voor de omwonenden vermindert. Geadviseerd wordt de wegconstructie te vervangen zodat een homogene, stijve en vlakke wegopbouw wordt bereikt. Deze nieuwe constructie



zal trillingen die worden veroorzaakt door het verkeer beter absorberen. Bovendien dient bij de keuze voor het type asfalt gekeken te worden naar een duurzame geluidreductie. Tot slot is een nieuw verkeerskundig ontwerp (dwars- en lengteprofiel) noodzakelijk waarbij de snelheid van het wegverkeer ten opzichte van nu wordt verminderd en bij voorkeur een fysieke scheiding blijft bestaan te bevatten tussen de rijbaan en de fietsvoorzieningen.

Reeds toegezegd is het realiseren van een snelheidsremmer in de Tongerseweg bij de grensovergang met België. Indien besluitvorming over de Kaderbrief er toe leidt dat de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) in 2018 zal worden opgepakt is het verstandig deze snelheidsremmer mee te nemen in de reconstructie in 2018.

Alles afwegende en in de wetenschap dat de reconstructie een groot deel van de nu ervaren hinder zal wegnemen voor de lange termijn, wordt geadviseerd om geen (nachtelijk) vrachtverbod in te stellen op de Tongerseweg, noch voor andere grensovergangen met Vlaanderen.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Na aanpak van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) zal de overlast van het verkeer afnemen, hetgeen een positieve bijdrage levert aan de gezondheid van de omwonenden.

5. Effect op de openbare ruimte

Deze verkeersmaatregel heeft geen invloed op de omvang van het areaal. Een grootschalige reconstructie zal wel leiden tot een langere levensduur en minder jaarlijkse beheer en onderhoudskosten. Het nog op te stellen ontwerp zal op vlak van beheer en onderhoud vooraf worden beoordeeld en geoptimaliseerd. Er kan niet worden uitgesloten dat de huidige bomen langs de Tongerseweg moet worden verwijderd als gevolg van de verwachte schade aan wortels bij het weghalen van de huidige wegfundering. De vervanging van deze bomen maakt onderdeel van de scope van het project.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.



8. Financiën

Met in begrip van de onzekerheden die nog bestaan omdat een verkeerskundig ontwerp nog ontbreekt hebben kostendeskundigen van de gemeente de werkzaamheden geraamd op 3,5 mln Euro exclusief BTW.

Deze kosten kunnen, conform de passage in Kaderbrief 2017 (blz 19), worden verdeeld in de volgende delen:

- Wegonderhoud € 0,6 mln. (ten laste van onderhoudsprogramma)
- Verkeerstechnische aanpassingen € 0,4 mln. (ten laste van het mobiliteitsfonds)
- Aanpak geluid- en trillingshinder omwonenden € 2,5 mln.

Het wegonderhoud gaat ten laste van het bestaande onderhoudsprogramma en de verkeerstechnische aanpassingen ten laste van het mobiliteitsfonds. Specifiek voor de aanpak van geluid- en trillingshinder zijn geen bestaande budgetten beschikbaar. De raad zal worden verzocht het krediet van 3,5 mln Euro exclusief BTW te voteren.

9. Aanbestedingen

De werkzaamheden aan de Tongerseweg zullen conform gemeentelijk beleid worden aanbesteed.

10. Participatie tot heden

Tijdens twee stadsrondes op 15 december 2015 en 29 juni 2016 hebben raadleden, bewoners en andere belanghebbenden kunnen mee discussiëren over de inhoud en tussenresultaten van het onderzoek voorafgaand aan de raadspeiling op 31 januari 2017.

Daarnaast hebben de leden van het Platform Luchtkwaliteit Maastricht, Tongerseweg Veilig en Klaar Loch de gelegenheid gehad om te reageren op concept versie van het voorliggende rapport. Ook heeft overleg plaatsgevonden met diverse betrokken bewoners van Verkeersmaatregelen Maastricht-West

In de aanloop naar de raadspeiling is informatie uitgewisseld met bewoners aan de Tongerseweg tijdens een informatieavond op 17 oktober 2016 en een vertegenwoordiging van bewoners Brusselsepoort in een tijdens gesprek op 01 december 2016.



In de afgelopen maanden hebben aanvullende gesprekken plaatsgevonden met Provincie Limburg, de Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit & Openbare Werken, branche organisaties TLN en EvoFendex en bewonersvertegenwoordiging Tongerseweg Veilig.

11. Voorstel

1. Kennis te nemen van het trillingsonderzoek, verhardingsonderzoek en haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverbod.
2. In te stemmen met de reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens met inbegrip van snelheidsremmer bij de grensovergang) onder voorbehoud van positieve besluitvorming over de financiering in de gemeenteraad.
3. Af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod bij één of meer grensovergangen met Vlaanderen.
4. In te stemmen met informeren van de gemeenteraad over de onderzoeksresultaten en de gemeenteraad voor te stellen hiervoor een investeringskrediet van € 3,5 mln excl. btw te voteren ten behoeve van de reconstructie van de Tongerseweg.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De planning van deze maatregel ziet er als volgt uit:

Periode	Onderdeel
juni 2017	Collegevoorstel en Raadsvoorstel
juni/juli 2017	Besluitvorming over financiering via Kaderbrief 2017
najaar 2017	Bij positief besluit: Opstellen ontwerp weginrichting (in overleg met omwonenden)
voorjaar 2018	Opstellen bestek, selectie en gunning aannemer
najaar 2018	Start uitvoering