



Samenvatting

Het college van Burgemeester en wethouders heeft besloten een rotonde aan te leggen op het kruispunt Fregatweg - Hoekerweg. Hiermee wil gemeente Maastricht de verkeersstructuur in de Beatrixhaven verder verbeteren. De ingreep zal leiden tot een betere doorstroming van het wegverkeer en vergroot de verkeersveiligheid voor fietsers. De rotonde wordt gefinancierd uit gemeentelijke middelen en vanuit door het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. De uitvoeringswerkzaamheden vinden plaats in het voorjaar en de zomer van 2018.

Beslispunten

- 1) Besluiten tot het aangaan van een drietal overeenkomsten tussen gemeente Maastricht enerzijds en drie verschillende bedrijven anderzijds.
- 2) Besluiten tot het realiseren van de rotonde Fregatweg - Hoekerweg.

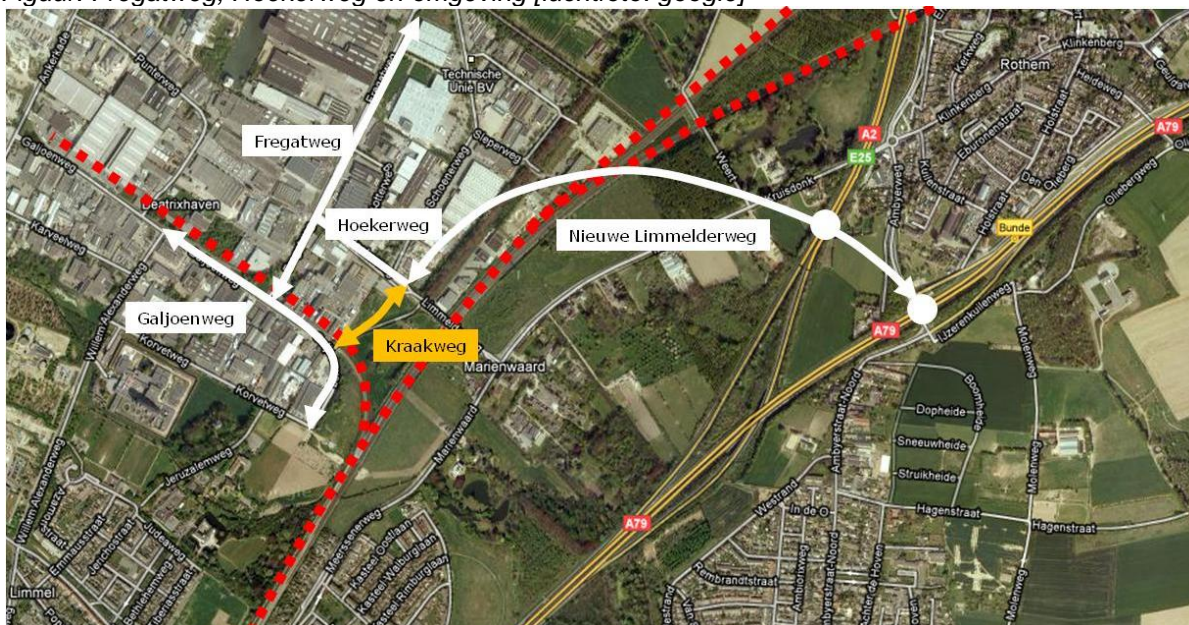
**Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 27 februari 2018:
Conform.**



1. Aanleiding

In het kader van het A2 Maastricht project 'De Groene Loper' is een nieuwe afrit gerealiseerd vanaf de A2 en A79. Via een nieuwe verbinding, met naam 'Nieuwe Limmelderweg', heeft bedrijventerrein Beatrixhaven sinds juli 2014 een directe verbinding met de snelweg. De Nieuwe Limmelderweg sluit aan op de Hoekerweg. Gemeente Maastricht wil de verkeersstructuur in de Beatrixhaven verder verbeteren door een rotonde te realiseren op het kruispunt Fregatweg – Hoekerweg. Dit collegevoorstel bevat het voorstel hiertoe.

Figuur: Fregatweg, Hoekerweg en omgeving [luchtfoto: google]



Collegevoorstel

2. Context

Al tijdens de planontwikkeling van het A2 project is door ondernemers in de Beatrixhaven en wegbeheerder gemeente Maastricht de wens geuit om de Nieuwe Limmelderweg niet te laten eindigen aan de Hoekerweg, maar door te trekken tot de Galjoenweg of zelfs de Korvetweg (zie bijvoorbeeld het 'Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven', 9 juni 2006 en 'Een plan voor Stad en Snelweg', november 2005). Tijdens de planstudie Maaskruisend verkeer is geconcludeerd dat een tweede noordelijk gelegen verkeersbrug over de Maas weinig nut zou hebben. Hierdoor werd ook het doortrekken tot de Korvetweg weinig zinvol. Daarom is vervolgens gekeken of het mogelijk was om een wegvak te realiseren tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg. Dit heeft geleid tot het opstarten van het project met de naam Kraakweg.

De Kraakweg is tot op heden echter niet aangelegd. Het tracé van de beoogde Kraakweg bevat een spoorwegovergang die op dit moment gebruikt wordt door een geringe verkeersstroom en slechts is



beveiligd met Andreaskruisen en schrikhekken. Bij aanleg van de Kraakweg zou de overweg opgewaarderd moeten worden vanwege de verwachte toename in wegverkeer. Wetgeving (derde Kadernota Railveiligheid van juni 2010) stelt dat voorafgaand aan een aanpassing van een spoorwegovergang de initiatiefnemer (in dit geval wegbeheerder gemeente Maastricht) met een risicoanalyse dient aan te tonen dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. Dit geldt voor nieuwbouw, verbouw of bij een functiewijziging waardoor het gebruik van de overweg verandert.

Op basis van een risicoanalyse die vervolgens is uitgevoerd, zijn door bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport, zodanige voorwaarden gesteld dat de noodzakelijke beveiliging van de overweg veel duurder uitpakt. Er is toen gezocht naar andere oplossingen die eveneens voldoen aan de eis van de Inspectie en wel haalbaar zijn. Hierbij zijn diverse varianten vergeleken en uiteindelijk is geconcludeerd dat een maatregel op de huidige verkeersroute, via de bestaande wegvakken Hoekerweg en Fregatweg een geschikt alternatief voor de Kraakweg is.

3. Gewenste situatie

Op basis van verkeerscijfers na opening van de Nieuwe Limmelderweg en verwachte toekomstige verkeersaantallen is geconcludeerd dat een rotonde ter hoogte van de kruising Hoekerweg – Fregatweg de beste oplossing is om de doorstroming te verbeteren. De bestaande route wordt daarmee op een robuuste wijze verbeterd. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid voor fietsers gewaarborgd.

Een rotonde op deze plek dient vanwege het grote aantal vrachtauto's een forse diameter te krijgen. Daarbij is het goederenspoor aan de westzijde van de Fregatweg een dwangpunt, waardoor het noodzakelijk is om grond aan de oostzijde te verwerven. Hiertoe is een overeenkomst afgesloten met de betrokken eigenaar.

Aan de westzijde van het huidige kruispunt liggen twee bedrijfsinritten met ieder een eigen spoorwegovergang. Als gevolg van de realisatie van de rotonde is het noodzakelijk deze twee inritten samen te voegen, hetgeen ook aanpassingen vraagt aan de spoorwegovergangen. Het ontwerp van de rotonde is gedeeld en akkoord bevonden door ProRail. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft eveneens ingestemd. Hierbij is wel geëist dat wegverkeer ter hoogte van de samengevoegde inrit uitsluitend de rotonde kan afrijden. Dit maakt het onmogelijk dat verkeer bij het oprijden van de rotonde het spoor blokkeert. In een tweede overeenkomst is vastgelegd welke aanpassingen plaatsvinden aan de spoorwegovergangen, hoe deze worden gerealiseerd en welke kostenverdeling ten grondslag ligt aan de werkzaamheden ter hoogte van het spoor.



Met een van de bedrijven aan de westzijde is vanwege het in te stellen 1-richting verkeer gezocht naar een duurzame oplossing voor de logistieke stromen. In een derde overeenkomst is vastgelegd op welke wijze het wegverkeer na enkele fysieke aanpassingen en overdracht van grond via een andere bedrijfsinrit kan wegrijden, waardoor de bedrijfsvoering ook na de realisatie van de rotonde gewaarborgd blijft.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein Beatrixhaven is van groot belang voor de vitaliteit van de bedrijven. Goede infrastructuur is een randvoorwaarde voor economische ontwikkeling (prosperity). De rotonde is een verbetering in voor de fietsroute langs de Fregatweg qua verkeersveiligheid (people). De gekozen oplossing heeft als voordeel dat goederenvervoer per trein van en naar de Beatrixhaven niet wordt ingeperkt of gehinderd (planet).

5. Effect op de openbare ruimte

Er is sprake van een netto areaaltoename van ongeveer 310 m². Het ontwerp is besproken met beheerders van de openbare ruimte en akkoord.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.

8. Financiën

De kosten voor de realisatie van de rotonde bedragen € 1.050.000,- exclusief BTW. Dit bedrag is inclusief de kosten aan het spoor, de verwerving van grond en de tegemoetkoming voor kosten te maken door derden. De BTW is niet op alle onderdelen compensabel. De BTW van de kosten van werkzaamheden (inclusief beheer en onderhoud) door ProRail voor rekening van gemeente Maastricht komen niet in aanmerking voor BTW-compensatie. Dit geldt vermoedelijk ook voor de BTW op specifieke onderdelen in een van de af te sluiten overeenkomsten. Hiertoe zal zekerheidshalve de belastingdienst om haar standpunt gevraagd worden. Bij de budgetraming is rekening gehouden met eventuele extra kosten vanwege de BTW.



De bijdrage van de Provincie bedraagt € 100.000 in de vorm van subsidie (BDU verkeer en vervoer). De gemeentelijke bijdrage bedraagt € 450.000 en wordt gedekt uit het mobiliteitsfonds (€ 350.000) en het MJIP mobiliteit (€ 100.000). De bijdrage van Beter Benutten Maastricht Bereikbaar bedraagt € 500.000,-. Uitstel of vertraging van de rotonde brengt deze financieringsbron in gevaar.

Conform de BBV regelgeving omtrent activa met maatschappelijk nut wordt de bruto-investering van € 1.050.000 minus de bijdrage van de provincie (€100.000) en Beter Benutten Maastricht Bereikbaar (€ 500.000) met een totaal van € 600.000 geactiveerd (netto-investering). Hierover wordt 20 jaar afgeschreven. De jaarlijkse afschrijvingen van € 22.500 worden gedekt uit een reserve kapitaallasten (€17.500) en zijn voor € 5.000 (MJIP mobiliteit) reeds gedekt in de begroting. In deze reserve wordt € 350.000 gestort vanuit het Mobiliteitsfonds en de €100.000 uit het MJIP mobiliteit zijn reeds afgedekt in de begroting.

9. Aanbestedingen

Het civiel technische bestek zal worden aanbesteed door middel van een Nationale openbare aanbesteding voor werken. ProRail wordt verantwoordelijk voor het spoorse deel en zal hiertoe een eigen aannemer selecteren volgens de voor hun gebruikelijke aanbestedingsprocedure.

10. Participatie tot heden

Het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door het bestuur van de Samenwerkende Ondernemers Beatrixhaven, is tijdens de planvorming regelmatig bijgepraat en heeft ideeën ingebracht. Dit geldt ook voor de ondernemers in directe omgeving van het kruispunt.

11. Voorstel

- 1) Besluiten tot het aangaan van een drietal separate overeenkomsten tussen gemeente Maastricht enerzijds en drie verschillende bedrijven anderzijds.
- 2) Akkoord gaan met het realiseren van de rotonde Fregatweg - Hoekerweg.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na een positief besluit zal de grondoverdracht worden geëffectueerd worden via een notaris. De uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden in 2018. De voorbereidende werkzaamheden voor het bouwrijp maken en omleggen van kabels en leidingen starten vermoedelijk in het voorjaar 2018. De werkzaamheden aan de rotonde zelf zullen naar verwachting starten in juni 2018. Ingebruikname van de rotonde is voorzien in de zomerperiode.



De werkzaamheden die hinder veroorzaken voor het verkeer worden zoveel mogelijk gedurende de nacht en in de weekeinden uitgevoerd. De bereikbaarheid van individuele bedrijven wordt geborgd.

Collegevoorstel