



	<b>Nota is aangehouden in de collegevergadering van 1 oktober 2019. Nota is gewijzigd.</b>
Agendapunt	<b>B07</b>
Collegevergadering	12-11-2019
Onderwerp	<b>Mergelweg fietsstraat buiten de bebouwde kom</b>
Registratienummer	2019.28466
Raad actief betrekken	Informeren
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	EV Groot, de T (043) 350 4677 E <a href="mailto:Viviane.de.groot@maastricht.nl">Viviane.de.groot@maastricht.nl</a>
Bijlagen	Bijlage 1 - Ontwerp Mergelweg Fietsstraat Bijlage 2 - RIB Mergelweg Fietsstraat
Stukken ter inzage	
Informatie	Openbaar
Aanvullende verplichte publicatie	



<b>Betrokken tijdens opstellen collegevoorstel</b>			
		datum	overeenstemming
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam	26 - 08 - 2019	ja
Andere collegeleden			
Ondernemingsraad			
Georganiseerd Overleg			
Overig intern	SSC Financieel Advies	17 - 05 - 2019	ja
	BCC Communicatie	16 - 05 - 2019	ja

<b>Akkoord met voorliggend collegevoorstel</b>				
	datum	standaardroute	spoedroute	Vp route
Manager organisatieonderdeel				
Lid Directieteam		XXXXXXXXXX		XXXXXXXXXX
Toetsgroep			XXXXXXXXXX	XXXXXXXXXX
Gemeentesecretaris				
Portefeuillehouder Wethouder Krabbendam				

Collegevoorstel



## Samenvatting

De gemeente besluit groot onderhoud aan de Mergelweg uit te voeren en daarbij met een aantal maatregelen de weg verder te profileren als fietsstraat en het veiligheidsgevoel voor fietsers en voetgangers te verbeteren conform besluit van de gemeenteraad in 2016. Vanaf januari 2017 heeft een breed participatieproces met de omgeving plaatsgevonden. Dit proces heeft geleid tot een set van maatregelen (o.a. profiel met middengeleider in streetprint en drempels) om de Mergelweg voor fietsers en voetgangers prettiger te maken. Dit plan sluit aan bij de doelstellingen van het coalitieakkoord om duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fiets en openbaar vervoer te bevorderen. Een slimme combinatie van projecten zorgt ervoor dat meer bereikt kan worden met een bepaald budget. Door een provinciale subsidie voor de fietsstraat, kunnen zowel het onderhoud als de fietsstraat nu gerealiseerd worden. De uitvoering vindt plaats in 2020.

## Beslispunten

1. Instemmen met voorliggend plan om de Mergelweg verder te profileren als fietsstraat.

## Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 12 november 2019:

Portefeuillehouder gemachtigd tot afdoening.

## Besluit portefeuillehouder d.d. 22 november 2019:

Nota is aangepast.



## 1. Aanleiding

De gemeenteraad heeft op 2 februari 2016 besloten:

- A. de Mergelweg (vanaf cafe Den Dolhaert) te oormerken als loop- en fietsstraat;
- B. gemotoriseerd verkeer toe te staan met de nodige verkeersremmende maatregelen;
- C. het college te belasten met het opstellen van een plan, inclusief kosten en dekking daarvan binnen de begroting verkeer en/of mobiliteit en dit plan op de gebruikelijke wijze te communiceren met belanghebbenden en omwonenden;
- D. de resultaten terug te koppelen naar de gemeenteraad.

In 2016 zijn benodigde verkeersbesluiten genomen en zijn markering en bebording aangebracht, waarmee de Mergelweg tussen grens bebouwde kom Maastricht tot aan de grens bebouwde kom Kanne formeel een fietsstraat met een maximumsnelheid van 30km/h is. Deze bebording en markering zijn een eerste stap, maar niet voldoende om het gewenste doel te bereiken. In januari 2017 is een breed participatieproces met omwonenden, belanghebbenden en andere geïnteresseerden opgestart. Dit proces heeft geleid tot een set maatregelen die ervoor zorgen dat de Mergelweg een fietsstraat wordt.

## 2. Context

In het verleden hebben maatregelen op de Mergelweg regelmatig tot weerstand bij weggebruikers geleid. Na het raadsbesluit is het ontwerpproces gestart. Er is bewust gekozen om samen met de omgeving en geïnteresseerden het ontwerpproces te doorlopen, waarbij vooral zij aan zet zijn. Door een grote groep te benaderen voor verschillende bijeenkomsten is getracht om zowel gebruikers van de weg als omwonenden te betrekken. Op deze manier willen we komen tot maatregelen met een breed draagvlak. In paragraaf 10 kunt u meer lezen over het doorlopen participatieproces.

Op voorhand zijn door de gemeente enkele kaders vastgesteld die leidend zijn binnen het proces:

- plangebied: Mergelweg tussen grens bebouwde kom Maastricht en Kanne;
- problemen op andere gedeelten van de Mergelweg worden binnen dit project niet opgelost;
- de verkeersveiligheid mag niet moedwillig in het geding worden gebracht;
- basis is een fietsstraat;
- het recreatieve karakter van de weg staat voorop;
- alle verkeersdeelnemers zijn welkom mits men het gedrag aanpast;
- toegankelijkheid per auto altijd gegarandeerd voor: hulpdiensten, aanwonenden en landbouw;
- Natura 2000;
- huidige wegbreedte is uitgangspunt, dus geen verbreding.



Lopende het ontwerpproces zijn met de verschillende belangstellenden kaders uitgebreid en keuzes gemaakt. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een ontwerp voor de Mergelweg als fietsstraat.

### 3. Gewenste situatie

Veel aanwezigen bij de diverse bijeenkomsten vinden de Mergelweg een prachtige landelijke weg, waaraan men niets wil veranderen. Tegelijkertijd wordt geroepen dat de weg onveilig is. Er gebeuren geen daadwerkelijke ongelukken, maar mensen voelen zich er vaak niet prettig door het gedrag van andere weggebruikers. Gezamenlijk is daarom besloten dat met minimale ingrepen een verbetering gerealiseerd moet worden en een fietsstraat als zodanig ingericht wordt. Dit heeft geleid tot de volgende maatregelen, die we gaan nemen:

- de weg krijgt een inrichting passend bij het standaardprofiel voor een fietsstraat, aangevuld met de bebording voor een fietsstraat. Het profiel krijgt per rijrichting van het gemotoriseerd verkeer een smalle rijloper, waar twee fietsers goed naast elkaar kunnen rijden per rijrichting. Beide rijlopers worden van elkaar gescheiden met een overrijdbare middengeleider. De middengeleider heeft een afwijkende vormgeving met een streetprint, waardoor een licht geluidssignaal ontstaat als een auto de strook overschrijft. Dit profiel sluit aan bij de andere fietsstraten in Maastricht, deze hebben allen een gelijke opbouw: per rijrichting van het autoverkeer een rijloper. Alleen de kleur van het asfalt wijkt af. Dit is op verzoek van de omgeving gedaan. Een rode kleur wordt niet passend gevonden binnen het omringende landschap. In Nederland zijn de meeste fietsstraten buiten de bebouwde kom in zwart asfalt uitgevoerd, daar sluit deze keuze goed bij aan. De opbouw van dit profiel zorgt voor een visuele versmalling van het profiel, dit leidt bij gemotoriseerd verkeer tot een lagere snelheid. Dit effect wordt overigens bij dagelijkse gebruikers kleiner naarmate men er vaker rijdt. Bij de minder frequente gebruikers blijft de positieve uitwerking gehandhaafd. De smalle rijlopers zorgen er tevens voor dat fietsers als het ware aan 'hun' zijde blijven rijden en daardoor minder geneigd zullen zijn met meer dan twee naast elkaar te fietsen. In eerste instantie wordt de middengeleider alleen tussen grens bebouwde kom en Poppelmonderweg aangebracht. Het asfalt tussen Poppelmonderweg en landsgrens is nog vrij nieuw, zodra hier in de toekomst een vervanging komt, wordt ook op dit gedeelte een streetprint aangebracht. Indien eerder blijkt (bijvoorbeeld uit de evaluatie die een jaar na realisatie gehouden zal worden) dat een aanpassing nodig is, zal de afweging eerder worden gemaakt. Op dat moment wordt bekeken welke maatregel het meest passend is, danwel de streetprint, danwel een andere maatregel.

Om het standaard fietsstraatprofiel te realiseren wordt de toplaag van het asfalt verwijderd en een nieuwe toplaag aangebracht waarbij in het midden een streetprint wordt aangebracht. Het is



nodig de totale toplaag te vernieuwen. Alleen de middenstrook wegfrezen en nieuw asfalt aanbrengen, leidt tot versnelde veroudering van het asfalt op de naden. Onderhoud aan het asfalt is reeds noodzakelijk, daarom wordt werk-met-werk gemaakt

- over de gehele lengte van de Mergelweg zijn twee locaties aan te wijzen waar een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer noodzakelijk is. Op deze locaties worden op enige afstand voor het kruispunt, vanuit beide rijrichtingen drempels aangelegd. Hierdoor wordt de snelheid op de betreffende locaties daadwerkelijk geremd. De eerste locatie is ter hoogte van de Nekummerweg. Door de begroeiing langs de weg is er pas laat zicht op de Nekummerweg en vice versa, daardoor worden verkeersdeelnemers pas laat gezien. Tevens komt op deze locatie een voetpad aan langs woning 363, voetgangers worden hier pas laat opgemerkt. Ook hebben voetgangers niet altijd door dat men vanuit een natuurgebied ineens op de openbare weg staat. De tweede locatie is ter hoogte van het Jezuïetenpad. Doordat het pad lager ligt dan de Mergelweg hebben auto's laat zicht op voetgangers en vice versa;
- de twee zijstraten Nekummerweg en Poppelmonderweg worden in het wegbeeld benadrukt door de middengeleider ter hoogte van de kruispunten niet aan te brengen. Hierdoor zien verkeersdeelnemers van enige afstand een onderbreking in het wegbeeld. Dit maakt alert op andere situaties en remt daarmee de snelheid;
- de komgrens aan Maastrichtse zijde en de landsgrens worden benadrukt middels een haag. Aan de buitenzijde van de bestaande rijbaanverharding wordt een haag aangebracht. De daadwerkelijk beschikbare rijbaanbreedte verandert hierdoor niet, wel wordt een visuele vernauwing gerealiseerd. Hierdoor worden de grenzen benadrukt en wordt de snelheid geremd;
- het gedeelte tussen Poppelmonderweg en landsgrens is enige jaren geleden heringericht. Indertijd is bewust gekozen voor een smal profiel om het gebruik van de weg door automobilisten te ontmoedigen. Passeren van een auto in tegengestelde richting kan alleen stapvoets en bij de meeste automodellen door gebruik te maken van de berm. Het autogebruik is altijd hoger gebleven dan gewenst en voorzien, daardoor zijn de bermen stuk gereden. Hierdoor is overlast van modder op de rijbaan en is er een ongewenst hoogteverschil tussen kant weg en berm ontstaan voor fietsers. Voor een fietsstraat is het aanwezige profiel aan de krappe kant. De grasbetonstenen zijn in 2018 en 2019 op gelijke hoogte met de rijbaan gelegd. Hierdoor ontstaat een verbreding van de rijbaan. Deze verbreding zorgt voor meer comfort voor fietsers, doordat zij makkelijker naast elkaar kunnen blijven rijden en toch ingehaald kunnen worden. Dit leidt tot minder irritaties tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Bij uitwijken is de kans op vallen nihil geworden. Wel kan deze verbreding tot een beperkte toename van de snelheid van het autoverkeer leiden. Zoals eerder beschreven is een hogere snelheid op twee locaties



ongewenst. Daar zorgen drempels voor een vertraging. Deze locaties bevinden zich niet in dit zuidelijke deel;

- bebording geslotenverklaring vereenvoudigen – de teksten op de onderborden wordt vereenvoudigd door overbodige woorden te verwijderen. Hiermee moeten de borden sneller en makkelijker leesbaar worden. Deze ‘overbodige’ woorden zijn in het verleden in overleg met de aanwonenden toegevoegd, maar blijken hun doel niet te bereiken. Daarom is besloten terug te gaan naar eenvoud. Op de onderborden wordt de tijdsaanduiding gegeven wanneer de geslotenverklaring geldt en voor wie een uitzondering geldt. Er verandert niets aan het huidige regime van geslotenverklaringen en tijden.



*Afbeelding 1. Visualisatie van de fietsstraat met overrijdbare middengeleider met afwijkende vormgeving in streetprint*



*Huidige bebording - totaal*

Za 12.00h t/m zo 21.00h  
Uitgezonderd  
landbouwverkeer

Za 12.00h t/m zo 21.00h  
Uitgezonderd  
landbouwverkeer

Na 900 m  
doorgaand verkeer niet mogelijk  
van za 12.00 t/m zo 21.00 h  
uitgezonderd landbouwverkeer  
en aanwonenden

Na 1000 m  
doorgaand verkeer niet mogelijk  
van za 12.00 t/m zo 21.00 h  
uitgezonderd landbouwverkeer  
en aanwonenden

*Toekomstige bebording - tekstvoorstellen onderborden*

*Abbeelding 2. Foto's van de huidige bebording met daaronder de nieuwe vereenvoudigde tekstvoorstellen*

Het besluit van de gemeenteraad ging uit van het inrichten van de Mergelweg als een 'fietsweg' met eenvoudige middelen. In het voorstel zijn verschillende maatregelen en activiteiten benoemd. Ten opzichte van het besluit lijkt het project veel grootschaliger te zijn geworden. Dit komt doordat een slimme combinatie met onderhoud gemaakt kan worden. De Mergelweg is opgenomen in het programma voor groot onderhoud asfaltverhardingen. Door de combinatie met de fietsstraat te maken is minder budget nodig voor dit onderhoud. En door de combinatie met onderhoud kan het standaard fietsstraatprofiel worden toegepast; dit was zonder werk-met-werk niet mogelijk geweest. Een aantal maatregelen (rek- en strekfaciliteiten en informatieborden) die in het besluit zijn benoemd, hebben geen draagvlak gekregen binnen het ontwerpproces. De kracht van de weg is haar eenvoud in een landschappelijke omgeving. Participanten in het ontwerpproces willen hier geen toevoegingen in de vorm van vaste elementen aan doen. Het besluit stuurde ook sterk op activiteiten op en rond de weg, zoals een gezamenlijk project van de scholen in Sint Pieter en Kanne en het organiseren van tijdelijke activiteiten als een streekmarkt. Deze activiteiten zijn tot nu toe niet van de grond gekomen. Het blijft natuurlijk altijd mogelijk om deze activiteiten hier te organiseren, de herinrichting sluit dit niet uit.





#### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Doel is het gebruik van de Mergelweg door fietsers en voetgangers prettiger te maken, dit moet uitnodigen tot meer gebruik van deze modaliteiten ten koste van het autogebruik. Dit sluit aan bij het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, personenauto) zoals benoemd in het coalitieakkoord. En is positief voor gezondheid en milieu.

#### **5. Effect op de openbare ruimte**

In principe blijft de basisindeling van de weg gehandhaafd, dit heeft geen effecten op beheer en onderhoud.

Tussen Poppelmonderweg en landsgrens worden de grasbetonstroken op hoogte gelegd in beton (inmiddels al gerealiseerd). Deze grasbetonstenen lagen circa 5cm onder het maaiveld en waren afgedekt met aarde en gras. Hierdoor zal minder overlast ontstaan door kapot gereden bermen en minder modder op de rijbaan, hierdoor is minder onderhoud nodig. Dit betreft ca. 1.200m met een breedte van 60cm, dit komt overeen met 720m<sup>2</sup> oppervlakte op maaiveld.

Op twee locaties wordt een haag toegevoegd, dit vraagt extra onderhoud. De totale lengte aan nieuwe hagen is 59m, deze hebben een breedte van ca. 50cm en zijn ca. 1m hoog. Dit komt overeen met 29,5m<sup>2</sup> oppervlakte op maaiveld en 153m<sup>2</sup> knippervlakte.

#### **6. Personeel en organisatie**

Niet van toepassing

#### **7. Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing

#### **8. Financiën**

In dit project wordt een slimme combinatie van twee projecten (werk-met-werk) gemaakt. Dit zorgt ervoor dat meer bereikt kan worden met een bepaald budget. De geraamde kosten voor het groot onderhoud aan de weg en de gewenste maatregelen ten behoeve van de fietsstraat bedragen € 550.000,- exclusief btw. Ter illustratie alleen groot onderhoud aan de Mergelweg zal al circa € 500.000,- exclusief btw (grove raming) bedragen, voor een beperkt hoger bedrag worden nu en onderhoud en de fietsstraat gerealiseerd.

Dekking is als volgt:

- € 350.000,- voorziening IBOR verhardingen (groot onderhoud wegen)
- € 100.000,- MIJP mobiliteit 2018



- € 100.000,- provinciale subsidie mobiliteit 2018

De raming dient geactualiseerd te worden, dit wordt in de besteksvorbereiding gedaan. € 550.000,- exclusief btw is taakstellend en zal niet overschreden worden.

## 9. Aanbestedingen

Aanbesteding vindt plaats conform het gemeentelijke aanbestedingsbeleid.

## 10. Participatie tot heden

Het project is in hoofdlijnen vormgegeven door belangstellenden, de gemeente heeft het proces gefaciliteerd en inhoudelijke kennis geleverd waar nodig. Het proces heeft er als volgt uitgezien:

- inspiratiesessie op 09 februari 2017. Doel van de bijeenkomst was mensen enthousiasmeren om actief deel te nemen aan het ontwerpproces en kennis delen over fietsstraten en de omgeving. De avond is voorbereid door het buurtplatform Sint Pieter, de basisschool en gemeente. Voor de avond zijn in Maastricht alle bewoners en huiseigenaren in het gebied tussen Luikerweg en Cannerweg, tevens zijn grondeigenaren langs het plangebied en de sport- en recreatieve verenigingen uitgenodigd, in Kanne alle inwoners ten oosten van Statiestraat, daarnaast hebben in Sint Pieter op verschillende locaties posters en flyers gehangen en heeft het buurtplatform een uitnodiging op haar website geplaatst en zijn Fietsersbond en VVN afdeling Maastricht uitgenodigd. Bij de bijeenkomst waren zo'n vijftig mensen aanwezig;
- ontwerpsessie op 23 maart 2017. Doel van de bijeenkomst was om samen met de aanwezigen kaders op te stellen aan de hand van probleemstellingen en de hoofdlijnen voor de gewenste maatregelen te bedenken. De avond is i.v.m. het uit elkaar vallen van het buurtplatform voorbereid door de gemeente. Voor de avond zijn alle aanwezigen van de inspiratiesessie persoonlijk uitgenodigd. Daarnaast is hen gevraagd andere geïnteresseerden gewoon mee te nemen. Voor de avond zijn Fietsersbond en VVN separaat uitgenodigd. Bij de avond waren circa twintig mensen aanwezig. Zij hebben in vier groepen ideeën gevormd over de inrichting. Aan het einde van de avond is een werkgroep geformeerd, door uit iedere groep een vertegenwoordiger af te vaardigen plus een aantal extra geïnteresseerden. Deze werkgroep heeft gezamenlijk het ontwerp gemaakt;
- werkgroepbijeenkomsten twee maal in juni en juli 2017. De werkgroep bestond uit drie aanwonenden van de Mergelweg binnen het plangebied, een aanwonende van de Mergelweg buiten het plangebied, twee bewoners van Sint Pieter als vertegenwoordiging van de buurt en een bewoner uit Kanne (B);
- presentatie resultaten op 14 september 2017 – Doel van de bijeenkomst was het gezamenlijk opgestelde resultaat presenteren en laatste ideeën ophalen. De avond is voorbereid door de



gemeente. Voor de bijeenkomst zijn middels brieven dezelfde mensen uitgenodigd als voor de eerste bijeenkomst. Er waren dertig aanwezig. Dit heeft nog tot enkele kleine detailaanpassingen in het ontwerp geleid.

### **Vertraging en gewijzigde kostenraming**

Het project fietsstraat Mergelweg heeft in de planvorming richting uitvoering vertraging opgelopen. Na proefboringen tijdens de besteksuitwerking bleek dat de ondergrond anders in elkaar zit dan op grond van historische gegevens werd verondersteld. Dit heeft geleid tot aanpassing van het plan. Ook bleek de voorziene uitvoeringsmethode voor verbreding aan de zuidzijde niet mogelijk waardoor het uitvoeringsplan is gewijzigd. Beide wijzigingen in de scope in combinatie met een slechte marktwerking leiden tot een hogere kosteninschatting, niet passend binnen budget. Het bleek niet mogelijk extra budgetten ter beschikking te stellen, daarom is gezocht naar versoberingen. Dit heeft geleid tot een aangepast voorstel voor de zuidzijde tussen Poppelmonderweg en landsgrens. Hier zou in eerste instantie een verbreding worden aangebracht door over de volledige lengte betonstroken aan te brengen, dit omdat er twijfel was over de sterkte van grasbetonstenen op deze locatie. In 2018 is besloten een pilot uit te voeren met een aanpassing van grasbetonstenen tussen Poppelmonderweg en landsgrens. Deze pilot is in mei 2019 geëvalueerd, door onderzoek op locatie en door consultatie van de werkgroep via mail over hun bevindingen. De pilot is positief beoordeeld. Hierdoor is voorliggende ontwerp binnen budget realiseerbaar. In september 2019 is het voorstel besproken met de Fietzersbond, dit heeft niet tot aanpassingen geleid. Dit betekent dat de voorbereiding voor de uitvoering weer opgestart kan worden, zodat later in maart 2020 tot uitvoering kan worden overgegaan.

Het ontwerpproces is uitgevoerd als een breed participatieproces. Het project was hiermee een van de pilotprojecten binnen de interne academie veranderende overheid (Proefruimte). Met de interne begeleidingsgroep is het project meermaals besproken en zal nog een laatste evaluatie worden gedaan om terug te kijken op het proces.

### **11. Voorstel**

1. Instemmen met voorliggend plan om de Mergelweg verder te profileren als fietsstraat.

### **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Vanaf maart 2020 wordt de reconstructie uitgevoerd. Een jaar na oplevering worden het resultaat en de bereikte effecten geëvalueerd. Dit wordt een brede evaluatie met interne en externe partijen,



waarbij in ieder geval de werkgroep, de initiatiefnemers en andere belanghebbende groepen en/of organisaties worden betrokken.

### **13. Communicatie**

Het besluit wordt gepubliceerd op de openbare besluitenlijst. Om het brede proces en de betrokkenheid van de omgeving te laten zien, wordt een artikel op Thuis in Maastricht geplaatst. De gemeenteraad wordt via een raadsinformatiebrief (bijlage 2) geïnformeerd aangezien dit hele proces is gestart met een besluit van de raad. De werkgroep wordt per mail op de hoogte gehouden van de stand van zaken.