



Samenvatting

Het college vraagt de gemeenteraad in te stemmen met opstarten van een ontwerpproces voor een reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens). De reconstructie van de Tongerseweg zal na afronding van het Noorderbrugtracé en de Koning Willem Alexandertunnel een belangrijke eerstvolgende stap zijn in de gevraagde aanpak van de weginfrastructuur in Maastricht-West. Met een reconstructie van de Tongerseweg wordt beoogd de overlast van het vrachtverkeer voor de omwonenden te verminderen. Uit eerder onderzoek bleek namelijk dat de fundering onvoldoende stijf is en de afgelopen jaren bleek bovendien dat na iedere winter het asfalt gerepareerd moest worden. Bij het ontwerpproces zullen bewoners en andere belanghebbenden intensief betrokken worden. Verder zal als uitgangspunt bij het ontwerp worden gehanteerd dat van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of één of meer van de andere grensovergangen met Vlaanderen voorlopig geen sprake is. Het aantal vrachtwagens op de Tongerseweg daalde de afgelopen jaren. En ook zijn de Vlaamse buurgemeenten geen voorstander van een vrachtwagenverbod. Wel zal gemeente Maastricht het aantal vrachtauto's in Maastricht-West jaarlijks blijven monitoren. Naar aanleiding van dit besluit zal het ontwerpproces met bewoners en andere belanghebbenden opgestart worden. Op basis van het resultaat van dit proces zal de gemeenteraad op een later moment gevraagd worden een besluit te nemen over het uitvoeren van de reconstructie inclusief het benodigde budget.

Beslispunten

1. In te stemmen met het raadsvoorstel waarin de gemeenteraad wordt gevraagd:
 - a. In te stemmen met het opstarten van een ontwerpproces met als beoogd resultaat een definitief ontwerp inclusief een kostenraming voor een reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat - grens).
 - b. Bij het ontwerpproces als uitgangspunt te hanteren dat van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of één of meer van de andere grensovergangen met Vlaanderen voorlopig geen sprake is.
 - c. In te stemmen met het continueren van de verkeersmonitor in de komende jaren zodat de omvang van het vrachtverkeer kan worden gevolgd.
 - d. Op basis van de resultaten van dit ontwerpproces een besluit te nemen over het uitvoeren van de reconstructie en het benodigde investeringsbudget te voteren.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 25 juni 2019:

Conform.



1. Aanleiding

In het Coalitieakkoord 2018-2022 is als concrete doelstelling opgenomen dat een structurele oplossing wordt gerealiseerd voor de overlast die het doorgaande vrachtverkeer in Maastricht-West veroorzaakt. In de gemeentelijke begroting van 2019 is vastgelegd dat wordt toegewerkt naar een concreet voorstel eind 2019, waarvan de uitvoering in 2020 kan starten.

2. Context

In 2017 vroeg het college van Burgemeester en Wethouders de gemeenteraad om in te stemmen met het besluit om de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) te reconstrueren, het benodigde budget te reserveren en tegelijkertijd af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod bij één of meer grensovergangen met Vlaanderen. Hiermee werd gevolg gegeven aan een overgenomen motie 'Uitwerking Infrastructuur' van 7 juli 2015.

Tijdens de raadsavond op 12 december 2017 bleek echter geen draagvlak voor het raadsvoorstel te bestaan en is door meerdere fracties gevraagd om geen overhaaste beslissingen te nemen. In reactie hierop is het raadsvoorstel ingetrokken en is toegezegd in overleg te treden met de Vlaamse burgemeenten en een verkeersmonitor te verrichten.

Dit voorstel betreft de reconstructie van de Tongerseweg, die na afronding van het Noorderbrugtracé en de Koning Willem Alexandertunnel een belangrijke eerstvolgende stap zal zijn in de gevraagde aanpak van de weginfrastructuur in Maastricht-West.

3. Gewenste situatie

Het doel is om de verkeershinder die bewoners in Maastricht-West langs de hoofdonthutingswegen ondervinden te verminderen. Met name bewoners aan de Tongerseweg ervaren stankoverlast, geluidhinder en trillinghinder en hebben een gevoel van verkeersonveiligheid.

Reconstructie Tongerseweg

Onderzoeken in 2017 wezen uit dat de fundering van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens slecht van kwaliteit is. Ook de bovenlaag verslechtert iedere winterperiode zichtbaar. De afgelopen jaren waren hierdoor in het voorjaar noodreparaties aan het wegdek noodzakelijk. Het trillingsonderzoek dat in 2017 is uitgevoerd wees uit dat er een verband bestaat tussen zwaar vrachtverkeer en trillingen waargenomen in de huizen.



Wanneer de fundering wordt vervangen, stil asfalt wordt toegepast en vervolgens goed onderhoud wordt gepleegd zal de overlast van trillingen en geluid afnemen, zo is de verwachting. Ook is de inschatting dat als het wegprofiel van de Tongerseweg wordt aangepast op een zodanige manier dat er meer nadruk komt op lopen, fietsen en verblijven en minder op doorstroming van gemotoriseerd verkeer, de snelheid van het verkeer zal afnemen. Automobilisten en vrachtautochauffeurs passen naar verwachting hun rijgedrag aan als gevolg van een smaller profiel. Elders in Nederland zijn voorbeelden beschikbaar die laten zien dat een dergelijke wijziging van de weg kan leiden tot de gewenste resultaten. Gegeven de slechte fysieke staat van de weg en de kansen die een nieuw profiel bieden is een reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens doelmatig en effectief.

Overleg met bewoners

De afgelopen maanden is er meerdere malen constructief overleg geweest met bewoners van de Tongerseweg, vertegenwoordigd door zowel 043Veilig als de vereniging Tongerseweg Veilig. In dit overleg is gesproken over de overlast die de bewoners ervaren en zijn oplossingsrichtingen besproken. Daarbij is ook een eventuele reconstructie van de Tongerseweg aan bod gekomen. Er zijn ideeën voor een nieuwe inrichting uitgewisseld en er is toegelicht welke stappen tijdens een dergelijk ontwerpproces achtereenvolgens gezet worden en welke rol bewoners kunnen vervullen in dit proces. Hoewel de bewoners - net als in 2017 - pleiten voor een vrachtwagenverbod is er daarnaast ook bereidheid getoond om mee te denken in het ontwerpproces.

Overleg met Vlaamse overheden

De afgelopen maanden is in goede verstandhouding zowel ambtelijk als bestuurlijk met de Vlaamse burgemeenten over de thematiek rondom het grensoverschrijdende vrachtverkeer gesproken. Gemeente Lanaken is voorzitter van dit overleg. Het standpunt van zowel gemeente Lanaken als gemeente Riemst met betrekking tot een eventueel vrachtwagenverbod en een reconstructie van de Tongerseweg is niet gewijzigd ten opzichte van 2017. Gemeente Lanaken maakt kenbaar dat het verkeer dat door de kern Smeermaas rijdt, zorgt voor leefbaarheidsproblemen. De afgelopen maanden is het kruispunt aangepast waardoor de overlast naar verwachting is afgenomen, maar Lanaken ziet als definitieve oplossing voor het probleem een rondweg om Smeermaas en zou die weg op termijn graag willen realiseren. Ook de kern Veldwezelt heeft te maken met verkeersdruk. Meer verkeer over de rotonde in Veldwezelt (in het verlengde van Via Regia) is daarom onwenselijk. Een eventueel vrachtverbod op de Tongerseweg zal naar alle waarschijnlijkheid leiden tot meer vrachtverkeer in Veldwezelt en wordt daarom niet ondersteund.



Gemeente Riemst geeft aan dat er geen verkeersproblemen zijn op de N79 (de Maastrichtersteenweg in het verlengde van de Tongerseweg). Op drukke momenten is sprake van enige verzadiging op de rotonde in de kern Riemst, maar dit leidt niet tot problemen. Het verkeer leidt ook niet tot klachten bij bewoners. Een reden hiervoor kan zijn dat de huizen verder van de weg liggen. De ongevallencijfers in Riemst zijn laag. Een eventuele reconstructie van de Tongerseweg kent tot slot geen bezwaren.

De Vlaamse wegbeheerder van de grensoverschrijdende wegen is het agentschap Verkeer en Wegen (AWV). De AWV heeft plannen voor het reconstrueren van de N79 tussen de kern Riemst en de grens inclusief het kruispunt met de N78. Ook zijn er plannen voor werkzaamheden aan de N2 en N78 (inclusief de rotonde in Veldwezelt). Het overleg met de Vlaamse overheden zal worden voortgezet. Dit biedt de kans om met de AWV en de betrokken gemeentes zowel de planning van de verschillende werken als de inrichting van de wegen goed af te stemmen. Kortom een reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens leidt niet tot bezwaren bij de Vlaamse buurgemeenten, een vrachtwagenverbod wel.

Rondweg Smeermaas

De rondweg Smeermaas is onderdeel van de engagementverklaring Albertknoop getekend door Lanaken, Maastricht, Belgisch Limburg en Nederlands Limburg. De realisatie van een rondweg zal zorgen voor vermindering van de verkeersoverlast in de kern Smeermaas. In het verleden is bedacht dat de rondweg ook als ontsluiting van bedrijventerrein Albertknoop/Lanakerveld zou gaan dienen. Bedrijventerrein Lanakerveld te Maastricht wordt voorlopig niet ontwikkeld, waardoor de noodzaak voor een ontsluitende weg voor gemeente Maastricht is verdwenen. Een recente inschatting met een verkeersmodel geeft aan dat de rondweg door ongeveer 4.700 motorvoertuigen per etmaal gebruikt zal worden. Er is nog geen eenduidig tracé gedefinieerd. De rondweg zou ten zuiden of ten noorden van het spoor tussen Lanaken Maastricht kunnen aantakken op de Brusselseweg.

Afgezien van het vrachtverkeer dat afgelopen tijd tijdens de werkzaamheden in Smeermaas omreed via de Via Regia zal de rondweg zonder een aanvullend vrachtwagenverbod op Tongerseweg en Via Regia weinig tot geen vrachtverkeer van deze wegen aantrekken. Hiervoor is de omrijdroute te lang. Wanneer wel wordt gekozen voor een vrachtwagenverbod op Tongerseweg en Via Regia zal een groot deel van het grensoverschrijdend vrachtautoverkeer verschuiven naar de rondweg Smeermaas en mogelijk ook de snelwegen E313 en E314. Dit heeft ook gevolgen voor omvang van het vrachtverkeer op N78 bij Veldwezelt. Het is dus de vraag of de Belgische partners, na realisatie van een rondweg Smeermaas wel instemmen met een vrachtwagenverbod op de grensovergangen. Op



verzoek van gemeente Lanaken zal de rondweg Smeermaas onderwerp van gesprek blijven in het overleg met de Vlaamse overheden.

Verkeersmonitor

Er is een verkeersmonitor opgesteld waarin voor ruim veertig plekken in het wegennet van de stad de omvang van het verkeer is gemonitord. De monitor is bijgevoegd. Er is gebruik gemaakt van vaste meetpunten waar gedurende een langere tijd het verkeer is geteld, waarbij zoveel jaren als mogelijk is teruggekeken. Waar mogelijk is tevens onderscheid gemaakt naar vrachtauto's en auto's.

Op basis van de monitor zijn de volgende observaties gedaan:

- Het verkeersvolume op de A2 ter hoogte van Kruisdonk groeit sinds 2010. Van 47.000 naar een voorlopige piek in 2018 met ruim 69.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtauto's op de A2 ter hoogte van Kruisdonk groeit ook van ruim 4.000 naar een voorlopige piek in 2017 met ruim 6.500 vrachtauto's per etmaal.
- We zien in 2017, het jaar dat de Noorderbrug werd verbouwd en tijdelijk afgesloten was, dat de J.F. Kennedybrug en de daarop aansluitende wegen zoals de Prins Bisschopsingel, J.F. Kennedyingel, Maasboulevard, Wilhelminasingel, Akersteenweg en Tongerseweg tijdelijk meer verkeer verwerkten.
- Na de werkzaamheden aan het Noorderbrugtracé zien we een sterke groei van het verkeer op de Noorderbrug, de Viaductweg en de Fagotstraat. Tegelijkertijd zien we een daling van het verkeersvolume op de Sint Annalaan, Statensingel en Hertogsingel.
- Het verkeersvolume op de Via Regia fluctueert. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk te maken met enerzijds de werkzaamheden aan het Noorderbrugtracé en anderzijds de werkzaamheden in Vlaanderen, met name in Smeermaas die tot eind maart 2019 duurden. Dit vermoeden wordt bevestigd door een aanvullende radartelling op de Via Regia nabij de grens waar in 2019 ten opzichte van 2017 een stijging te zien is van het aantal motorvoertuigen en het aantal vrachtauto's.
- Het omgekeerde effect is te zien op de Bosscherweg en Brusselseweg. Hier daalde de omvang van het verkeer. Op de Bosscherweg is na 2016 sprake van een daling - vermoedelijk eveneens als gevolg van de werkzaamheden aan de Noorderbrug en in Smeermaas - van ongeveer 11.000 naar ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal in 2019. Op de Bosscherweg is het aantal vrachtauto's per etmaal gedaald van 200 in 2016 naar 30 in 2019. Op de Brusselseweg ten noorden van de rotonde met Belvédèrelaan daalde het verkeersvolume van ongeveer 10.000 naar ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Brusselseweg ten noorden van de



rotonde met Belvédèrelaan daalde het aantal vrachtauto's in gelijke tred met het totale verkeersvolume tot 80 vrachtauto's per etmaal in 2018 en 2019.

- Het verkeersvolume op de Tongerseweg in Wolder schommelt over een langere periode rond de 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtauto's op de Tongerseweg nabij Wolder kent sinds 2015 een dalende trend van 270 in 2015 naar 190 in 2019 vrachtauto's per etmaal. Wel is er een piek in 2017 - tijdens de werkzaamheden aan de Noorderbrug - van ongeveer 300 vrachtauto's per etmaal.
- Op de Cannerweg (nabij de grens) reden in 2017 ongeveer 1.900 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 15 vrachtauto's en in 2019 ongeveer 1.800 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 10 vrachtauto's. Het verkeersvolume op de Bieslanderweg laat een licht stijgende trend zien tot bijna 3.000 motorvoertuigen per etmaal in 2019.

Op basis van voorgaande observaties wordt geconcludeerd dat:

- Het vrachtverkeer op de Tongerseweg laat - afgezien van het uitzonderlijke jaar 2017 - een dalende trend zien. Toekomstige metingen zullen uitwijzen of deze dalende trend zich doorzet en de piek in 2017 inderdaad een uitzondering was vermoedelijk te koppelen aan de werkzaamheden aan de Noorderbrug. Vooralsnog is geen sprake van een toename van het vrachtverkeer na openstelling van de Koning Willem Alexandertunnel.
- Vanwege werkzaamheden aan de Noorderbrug tot einde 2018 en in Smeermaas tot eind maart 2019 was er minder vrachtverkeer op de Bosscherweg en Brusselseweg. Uit een aanvullende radartelling blijkt wel dat de Via Regia nabij de grens het vrachtverkeer is gestegen van 230 in 2017 naar 290 in 2019. Deze stijging is ongeveer gelijk aan de daling op de Bosscherweg en Brusselseweg in diezelfde periode. De verwachting is dat na opening van het kruispunt in Smeermaas het vrachtverkeer via Smeermaas weer is toegenomen. Het heeft de voorkeur dat het vrachtverkeer via Smeermaas rijdt via de Brusselseweg, Belvédèrelaan en Noorderbrug zodat het aantal vrachtauto's op de Via Regia en Nobellaan daalt en op de Bosscherweg laag blijft.
- Om beide ontwikkeling te volgen zal jaarlijks de meting in september worden herhaald en gerapporteerd.

Vrachtwagenheffing

De Rijksoverheid is voornemens een vrachtwagenheffing in te voeren. De insteek hierbij is dat:

- De vrachtwagenheffing gaat gelden voor binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens van meer dan 3.500 kg.
- De vrachtwagenheffing gaat gelden op alle snelwegen in Nederland.



- De hoogte van de heffing zal afhangen van milieukeurmerken van een vrachtwagen: hoe schoner, hoe lager de heffing.
- De inkomsten uit de heffing bij de vervoerssector terechtkomen.

De planning is dat in de zomer van 2019 in de Tweede kamer wordt gestemd over het wetsvoorstel met als onderdeel een heffing- en monitoringnetwerk. Hierna is een internetconsultatie ten aanzien van het wetsvoorstel voorzien. Daadwerkelijke invoering van de heffing is voorzien voor 2023. Daar waar de heffing naar verwachting leidt tot een toename van het vrachtverkeer is het mogelijk om ter voorkoming van ongewenste effecten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid ook regionale en lokale wegen op te nemen in het heffing- en/of monitoringnetwerk.

Het Rijk heeft dergelijke uitwijkeffecten onderzocht en komt tot de conclusie dat op de Brusselseweg nabij de grens een toename groter dan 100 vrachtauto's is te verwachten als gevolg van de vrachtwagenheffing. Het College van Burgemeester & Wethouders heeft in het licht van het dossier Verkeersmaatregelen Maastricht-West de Rijksoverheid verzocht de Brusselseweg en ook de Tongerseweg, Via Regia en Bosscherweg op te nemen in het heffing- en monitoringnetwerk. Omdat het heffingnetwerk een aaneengesloten netwerk vanaf de snelweg dient te zijn, behoren de Viaductweg, Noorderbrug, Belvédèrelaan, Fort Willemweg, Fagotstraat, Nobellaan, en J.F. Kennedysingel, J.F. Kennedybrug, Prins Bisschopsingel en het Tongerseplein ook tot het heffing- en/of monitoringnetwerk. Het is nog niet bekend of de Minister het verzoek van het college zal honoreren.

Te meer de heffing lastenneutraal is ingestoken zijn er door het Rijk geen grote economische effecten voorzien voor de vervoerssector. De inschatting is dat door toevoeging van de naar verhouding korte trajecten in Maastricht aan het heffingsnetwerk, er naar aanleiding van het verzoek van het college geen negatief economisch effect te verwachten is. De vrachtwagenheffing zal door toevoeging van de hoofdontsluitingswegen aan het heffingnetwerk niet leiden tot meer vrachtverkeer in Maastricht-West.

Vrachtwagenverbod

Ten aanzien van een vrachtverbod gelden nog steeds dezelfde bezwaren als in 2017. Een lokaal verbod verplaatst overlast naar andere wegen. Een verbod bij alle grensovergangen leidt tot te grote omrijafstanden voor vervoerders. Bovendien blijkt uit de verkeersmonitor dat het vrachtverkeer via Maastricht-West van en naar Vlaanderen daalt. Daarmee neemt de aanleiding en urgentie tot het



instellen van een vrachtwagenverbod verder af. Bovendien blijft ook na het instellen van een vrachtwagenverbod vervanging van de fundering en het asfalt op de Tongerseweg zeer wenselijk.

Alles overziend is een reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens niet alleen doelmatig en effectief, maar ook de beste optie die korte termijn (circa twee jaar) gerealiseerd kan worden. Van belang daarbij is dat het ontwerpproces succesvol verloopt en leidt tot een uitvoerbaar en betaalbaar plan met voldoende draagvlak bij bewoners van de Tongerseweg en andere belanghebbenden.

Bovendien zal naar de toekomst toe het overleg met de Vlaamse buurgemeenten en AWV worden gecontinueerd en verder onderzocht worden in hoeverre de rondweg Smeermaas bijdraagt aan een robuuster grensoverschrijdend wegennet en minder overlast voor omwonenden in Vlaanderen. Tot slot zal de verkeersmonitor jaarlijks in september worden herhaald zodat de ontwikkeling van het vrachtverkeer op de hoofdontsluitingswegen in Maastricht-West nauwgezet gevolgd kan worden. Indien uit deze monitor blijkt dat het vrachtverkeer gedurende meerdere jaren aaneengesloten significant toeneemt is dit aanleiding om aanvullende maatregelen zoals een vrachtwagenverbod te heroverwegen.

Belangrijke vervolgstap

De reconstructie van de Tongerseweg zal na afronding van het Noorderbrugtracé en de Koning Willem Alexandertunnel een belangrijke eerstvolgende stap zijn in de gevraagde aanpak van de weginfrastructuur in Maastricht-West. Daarnaast zal op korte termijn ook de rotonde Gentelaan-Nobellaan worden aangepakt. In de Ontwerp-Omgevingsvisie worden aanvullend een aantal wensen voor de toekomst geagendeerd:

- Het verbeteren van de veiligheid voor met name fietsers op de rotondes Emmaplein en Tongerseplein.
- De oversteekbaarheid van de westelijke singels (onder meer in relatie met de te realiseren Blauwe Loper).
- Het sturen met parkeren door het realiseren van nieuwe P+W- en P+R-locaties nabij de Noorderbrug.

Door het continueren van de verkeersmonitor gedurende de komende jaren kan ook in de toekomst worden geanticipeerd op veranderende verkeersstromen.



4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Dit besluit kan ertoe leiden dat de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) wordt gereconstrueerd. Een dergelijke reconstructie zal naar verwachting de overlast van het verkeer afnemen, hetgeen een positieve bijdrage levert aan de gezondheid van de omwonenden.

5. Effect op de openbare ruimte

Dit besluit kan ertoe leiden dat de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) wordt gereconstrueerd. Deze verkeersmaatregel heeft geen invloed op de omvang van het areaal. Een grootschalige reconstructie zal vermoedelijk leiden tot een andere levensduur en andere jaarlijkse beheer en onderhoudskosten. Het nog op te stellen ontwerp zal op grond van beheer- en onderhoudsaspecten vooraf worden beoordeeld en geoptimaliseerd. Voorzien is de toepassing van stil asfalt conform de huidige situatie. Over het algemeen heeft dit asfalttype een kortere levensduur en zal dit leiden tot hogere lifecyclecosts.

Uitgangspunt bij het ontwerpproces is het behoud van de huidige bomen langs de Tongerseweg. Mocht op grond van zwaarwegende argumenten de bomen niet passen in het nieuwe profiel of de (verwachte) schade aan de boomwortels bij het verwijderen van de fundering te groot zijn dan kan dit leiden tot het vervangen van (een deel van) de bomen. In een dergelijk geval maakt de vervanging van deze bomen onderdeel uit van de projectscope en wordt deze vervanging gefinancierd uit het projectbudget.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.

8. Financiën

De kosten voor de reconstructie werden in 2017 op basis van een schetsontwerp geraamd op 3,5 miljoen Euro exclusief BTW (prijspeil 2017). Deze kosten kunnen, conform de passage in Kaderbrief 2017 (bladzijde 19), worden gefinancierd uit:

- Wegonderhoud € 0,6 miljoen (ten laste van onderhoudsprogramma).
- Verkeerstechnische aanpassingen € 0,4 miljoen (ten laste van het mobiliteitsfonds).
- Aanpak geluid- en trillingshinder omwonenden € 2,5 miljoen (MJIP – Verkeersmaatr/reconstr. Tongerseweg).



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 reguliere budgetten beschikbaar maar in het MJIP zijn hiervoor reeds gelden voorzien.

Zodra het definitieve ontwerp gereed is zal de kostenraming worden vernieuwd en op het dan geldende prijspeil worden aangepast. De raad zal worden verzocht het benodigde krediet te voteren. De voorbereidingskosten tot het besluit in de gemeenteraad komen ten laste van het mobiliteitsfonds.

9. Aanbestedingen

Werkzaamheden door derden zullen conform gemeentelijk beleid worden aanbesteed.

10. Participatie tot heden

De afgelopen maanden is zowel ambtelijk als bestuurlijk met de Vlaamse buurgemeenten en vertegenwoordiging van de bewoners aan de Tongerseweg overleg gevoerd.

11. Voorstel

1. In te stemmen met het raadsvoorstel waarin de gemeenteraad wordt gevraagd:
 - a. In te stemmen met het opstarten van een ontwerpproces met als beoogd resultaat een definitief ontwerp inclusief een kostenraming voor een reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat - grens).
 - b. Bij het ontwerpproces als uitgangspunt te hanteren dat van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of één of meer van de andere grensovergangen met Vlaanderen voorlopig geen sprake is.
 - c. In te stemmen met het continueren van de verkeersmonitor in de komende jaren zodat de omvang van het vrachtverkeer kan worden gevolgd.
 - d. Op basis van de resultaten van dit ontwerpproces een besluit te nemen over het uitvoeren van de reconstructie en het benodigde investeringsbudget te voteren.



12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De doorlooptijd van het ontwerpproces is ongeveer 12 maanden. Het ontwerpproces kan direct starten na besluitvorming in de gemeenteraad. Wanneer de besluitvorming plaatsvindt in het najaar van 2019 ziet de planning er als volgt uit:

Najaar 2019	Start ontwerpproces met bewoners
April 2020	Start bestekvoorbereiding
Juni 2020	Start aanbestedingsprocedure
Voorjaar 2020	Uitvoeringsbesluit gemeenteraad
September 2020	Start uitvoering
Medio 2021	Oplevering

Bij dit ontwerpproces is een grote rol voor de bewoners voorzien. Allereerst zal een buurtpeiling plaatsvinden via een digitale kaart waarop bewoners opmerkingen, wensen kunnen verzamelen. Daarnaast worden er brede bijeenkomsten georganiseerd voor alle geïnteresseerden en zal frequent met een nog samen te stellen werkgroep met enkele bewoners worden overlegd. Naast deze werkgroep is er ook een klankbordgroep voorzien waarvoor de basisschool, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Politie, gemeente Riemst, AWV, TLN/EVO, vertegenwoordiging voor het landbouwverkeer en provincie Limburg worden uitgenodigd. De exacte werkvorm zal nog worden uitgewerkt en afgestemd met de betrokkenen.

Zodra in het voorjaar van 2020 een ontwerp is vastgesteld kan een zorgvuldige raming gemaakt worden. Het college zal de gemeenteraad – uitgaande van de hiervoor weergegeven planning – in het voorjaar van 2020 informeren over het resultaat van het ontwerpproces. Afhankelijk van het nog te nemen collegebesluit zal het college de raad verzoeken het benodigde budget te voteren.