



Samenvatting

Het college vraagt de raad om in te stemmen met de reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens. De reconstructie heeft tot doel het woon- en leefklimaat voor bewoners aan de Tongerseweg te verbeteren door het verminderen van de overlast van het vrachtverkeer én om de veiligheid en comfort voor voetgangers en fietsers te verbeteren. Bij het ontwerpproces zijn bewoners en andere belanghebbenden intensief betrokken. Als uitgangspunt bij het ontwerp is gehanteerd dat er voorlopig geen sprake is van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of op één of meer van de andere grensovergangen met Vlaanderen. Voor de reconstructie is € 5 miljoen nodig, waarvan € 0,48 miljoen wordt bijgedragen door het Rijk. De resterende middelen ad € 4,52 miljoen worden aan de raad gevraagd beschikbaar te stellen uit daarvoor reeds gereserveerde en gelabelde budgetten.

Beslispunten

1. Instemmen met het voorleggen van het raadsvoorstel reconstructie Tongerseweg aan de raad

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 8 december 2020:

Conform.



1. Aanleiding

Op 08 oktober 2019 heeft uw raad bij de besluitvorming over de verkeersstudie Maastricht-West ingestemd met het opstarten van het ontwerpproces voor een reconstructie van de Tongerseweg (vanaf de Javastraat tot aan de grens). Uit de verkeersstudie volgde dat met name bewoners van de Tongerseweg stankoverlast, geluidshinder en trillingshinder ervaren en dat zij een gevoel van verkeersonveiligheid hebben. Doel is deze hinder als gevolg van het verkeer langs deze gebiedsontsluitingsweg te verminderen. De raad heeft besloten bij het ontwerpproces het STOP-principe als uitgangspunt te hanteren en daarbij als doelstelling het ontmoedigen van doorgaand vrachtverkeer na te streven. Ook is besloten om één jaar na het afronden van de reconstructie een evaluatie uit te voeren van de reconstructieperiode en de gesettelde verkeersstromen daarna, en op basis van die evaluatie te bezien of verdergaande maatregelen ter ontmoediging van vooral het doorgaand vrachtverkeer noodzakelijk zijn. Het streven van het ontwerpproces was om te komen tot een uitvoerbaar en betaalbaar plan met voldoende draagvlak bij bewoners van de Tongerseweg en andere belanghebbenden.

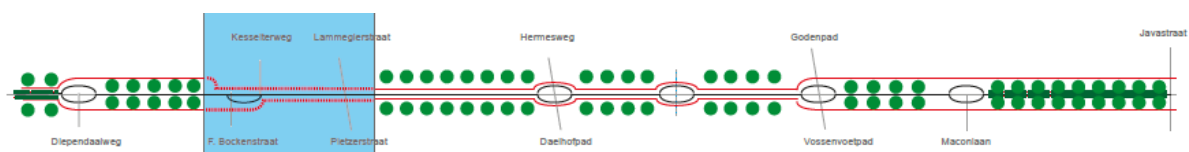
2. Context

Het ontwerpproces komt voort uit het raadsvoorstel Verkeersmaatregelen Maastricht West waarmee de raad op 8 oktober 2019 heeft ingestemd.

3. Gewenste situatie

De reconstructie heeft tot doel het verbeteren van het woon- en leefklimaat door het verminderen van de overlast van het vrachtverkeer voor bewoners aan de Tongerseweg én het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers en fietsers.

In het raadsvoorstel kunt u de verschillende aspecten en details van het ontwerp bekijken. Hieronder de hoofdlijnen van het voorkeursontwerp waaruit volgt dat de positie van de voetganger en fietser verbetert en hoe de overlast van het vrachtverkeer vermindert.



Afbeelding: Schematische weergave ontwerp Tongerseweg (Zwart = gemotoriseerd verkeer, rood = langzaam verkeer, groen = bomen gecombineerd met parkeerplaatsen)



Verbeteren positie voetganger en fietser

Op de Tongerseweg is er beperkte ruimte tussen de private eigendommen. In deze beperkte ruimte is het onmogelijk om aan alle randvoorwaarden en de behoeftes van alle verkeersdeelnemers volledig tegemoet te komen. Door de beperkt beschikbare ruimte is het helaas niet mogelijk om een volwaardig trottoir te realiseren, maar de situatie voor voetgangers en fietsers zal flink verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De verbetering wordt behaald op de volgende punten:

- Het aantal oversteeklocaties wordt van drie naar zeven uitgebreid;
- alle oversteeklocaties krijgen een zebepad;
- op zes van de zeven oversteeklocaties komt een middeneiland. Deze middeneilanden zijn breder dan in de huidige situatie. Gemotoriseerd verkeer moet daardoor op deze locaties rustiger rijden dan in de huidige situatie. Het bredere middeneiland zorgt er ook voor dat voetgangers met bijvoorbeeld een rollator of kinderwagen prettiger in het midden van de weg kunnen staan;
- de oversteeklocaties bij de Diependaalweg, de Felix Bockenstraat, Pletzersstraat en Maconlaan liggen op een plateau. Dit plateau zorgt voor een gepaste snelheid ter hoogte van de oversteekvoorzieningen en meer nadruk op deze oversteeklocaties. Op de andere locaties is het in verband met trillingen en geluid geen optie om een plateau te realiseren;
- ter hoogte van de Diependaalweg, Felix Bockenstraat en Maconlaan worden de middeneilanden over het hele kruispunt opgerekt, waardoor een fietser in twee keer kan oversteken, zonder gebruik te hoeven maken van het zebepad.
- ter hoogte van de oversteeklocaties hoeft het gemotoriseerde verkeer geen gebruik meer te maken van de fietsvoorziening. In de huidige situatie is dit noodzakelijk voor groot verkeer door de beperkte breedte van de rijloper. Daarnaast is het in de huidige situatie makkelijk doordat de fietsvoorziening een fietsstrook is, die makkelijk overrijdbaar is. In de nieuwe situatie worden de rijlopers breder en ligt het fietspad hoger dan de rijbaan. Hierdoor is het niet meer nodig over de fietsvoorziening te rijden en wordt het ook minder comfortabel;
- de bomen worden vervangen door nieuwe bomen. Hierdoor is het mogelijk fietspaden te verbreden ten opzichte van de huidige situatie. Ook kunnen auto's gunstiger worden geparkeerd, waardoor ze minder snel de voetganger of fietser blokkeren in hun doorgang. De bomen aan de Tongerseweg zijn 90 jaar oud. Uit uitgebreide onderzoeken is gebleken dat de levensduur van veruit de meeste bomen nog maximaal zo'n 15 jaar is. Naar verwachting leiden de werkzaamheden voor de reconstructie tot een flinke afname van deze levensverwachting, mogelijk zelfs tot een halvering van deze verwachting. Uitstel van de reconstructie met 15 jaar, zodat de bomen aan het einde van hun levensduur tegelijk vervangen konden worden met een



reconstructie is niet wenselijk in verband met de staat van het asfalt en de hinder van trillingen bij de woningen.

- het peil van de weg wordt verlaagd. Hierdoor komt de ruimte tussen rijbaan en woningen minder scheef te liggen. Dat loopt en fietst prettiger.
- in het ontwerp is veel ruimte voor parkeren in de openbare ruimte. Als deze plaatsen niet worden gebruikt, hebben voetgangers alle ruimte. Dat is een groot deel van de tijd het geval;
- de fietspaden worden over de hele lengte vrijliggend. In de huidige situatie is het pad deels vrijliggend, deels een fietsstrook en gedeeltelijk ontbreekt zelfs een fietspad;
- Langs een gebiedontsluitingsweg als de Tongerseweg rijdt de fietser bij voorkeur niet direct naast de rijbaan, maar op afstand gescheiden door een groenstrook of parkeervakken. Het blijkt echter niet op alle plekken haalbaar óf wenselijk het fietspad zo ver mogelijk van de rijbaan te leggen, door een combinatie van beperkt beschikbare ruimte, hoge parkeervraag in de openbare ruimte en relatief hoge erfafscheidingen. Door de hoge erfafscheidingen wordt het zicht bij het uitrijden van eigen terreinen beperkt; dit is een risico voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Door de combinatie van hoge erfafscheidingen, beperkte ruimte en een hoge parkeerdruk kan een fietser zich in het nauw gedrukt voelen. Dit speelt vooral tussen het Godenpad en de Hermesweg. Daarom is ervoor gekozen op die plekken waar de fietser/voetganger op afstand kan rijden/lopen, dit te doen. Op die plekken waar het het comfort en de veiligheid van de fietser en voetganger ten goede komt, rijdt/loopt de fietser/voetganger direct naast de rijbaan.
- voetganger en fietser delen op veel locaties elkaars ruimte, als gevolg van ruimtegebrek. In de huidige situatie leidt dit geregeld tot ongewenste confrontaties. De fietser wil hard doorrijden op zijn rode asfaltloper, de voetganger moet maar wijken. In de nieuwe situatie wordt de gedeelde ruimte in klinkers uitgevoerd, zonder kleurverschil tussen voetganger en fietser. Waar mogelijk wordt eigen ruimte voor de voetganger met een ander bestratingsverband duidelijk gemaakt. Dit zorgt voor meer gelijkwaardigheid tussen beiden. Voor de fietser is dit iets minder comfortabel dan asfalt, maar te rechtvaardigen doordat Stappen voor Trappen komt in het STOP-principe. Overigens is op veel locaties het gebruik van klinkers onoverkomelijk als gevolg van de ligging van kabels en leidingen. Door de verbreding komen de paden meer op kabels en leidingen te liggen. De eigenaren hiervan eisen een elementen verharding boven hun kabels en leidingen.
- in de historische kern van Wolder wordt de wegas verschoven en gaat de maximumsnelheid terug naar 30km/h. Nabij de Pletzersstraat staat een pand letterlijk in de weg. Hier maken fietsers en voetgangers op dit moment gebruik van de rijbaan. Door de twee genoemde maatregelen, kan ook hier een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd. Dit fietspad heeft niet de gewenste standaardbreedte, maar maakt het wel prettiger voor fietsers en voetgangers ten



opzichte van de huidige situatie. Ter hoogte van de Felix Bockenstraat steken veel kinderen over op weg naar school. In deze zone liggen meerdere horecavoorzieningen met terras, plekken waar mensen willen verblijven. De beperkte breedte van het fietspad, de oversteek en verblijfsfuncties vragen om een maximumsnelheid die lager is dan 50 km/uur. Daarom wordt de maximumsnelheid hier verlaagd naar 30 km/uur. Om deze maximumsnelheid te ondersteunen komt de hele kern op een plateau te liggen, de rijbaanbreedte is smaller passend bij de snelheid en de rijbaan wordt in rood asfalt uitgevoerd. Aanvullend komen hier snelheidsborden die aangeven of de weggebruiker zich aan de maximumsnelheid houdt;

- door de extra oversteeklocaties met sterkere uitbuigingen en verticale snelheidsremmers (plateaus) en het invoeren van de 30-zone zal de gereden snelheid worden verlaagd over de hele lengte van de Tongerseweg. Dit maakt de situatie voor fietsers en voetgangers prettiger dan de huidige situatie. Deze verkeersmaatregelen kennen relatief korte tussenafstanden. Daardoor wordt het minder interessant hard op te trekken en af te remmen bij een maatregel en zal de snelheid daardoor gelijkmatiger zijn. Dit maakt het voor langzaam verkeer makkelijker in te schatten hoe snel een voertuig zal naderen. Aanvullend wordt met politie en OM bekeken of een snelheidscamera langs de weg geplaatst kan worden.

Verminderen overlast van het vrachtverkeer

De overlast van het (vracht)verkeer wordt door de volgende maatregelen beperkt:

- Door het vernieuwen van de fundering van de weg en door een vlakke afwerking van de rijbaan (geen oneffenheden, putdeksels zoveel mogelijk uit het rijspoor of volledig vlak uitgevoerd) wordt de overdracht van trillingen sterk verminderd;
- de snelheid wordt vertraagd en gelijkmatiger. Dit zorgt voor minder overlast van geluid en trillingen en minder irritaties door hardrijders;
- de reconstructie zorgt voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, dit voelt prettiger;
- de betonnen banden worden verwijderd, en vervangen door een (afgeschuinde) trottoirband met kolken. De huidige banden tussen rijbaan en fietspad zorgen voor flinke klappen van het vrachtverkeer door de openingen tussen de banden. De nieuwe banden worden doorlopend, ten behoeve van de afwatering worden kolken aangebracht. Hierdoor ontstaan er geen klappen meer als vrachtverkeer over de band rijdt. Dit zorgt voor minder trillingen en geluid.

Verbeteren afwatering

In de huidige situatie gaat de afwatering van de weg richting eigen terreinen, waar het water wordt opgevangen in zogenaamde molgoten, en gaat het water vervolgens richting het dal. Dit leidt op verschillende locaties tot problemen met water. Daarnaast wordt het hemelwater via het gemengde



rioolstelsel afgevoerd. In het ontwerp komt de rijbaan lager dan de naastgelegen delen te liggen. De rijbaan wordt zozeged in de banden gezet. Voor de afwatering wordt een extra hemelriool aangelegd, dat zal uitkomen in het droogdal en hiermee wordt het hemelwater afgekoppeld van het gemengde rioolstelsel. Ook is geconstateerd dat een aantal huisaansluitingen van mindere kwaliteit zijn en deze worden in het kader van de reconstructie vervangen. Beide maatregelen worden gefinancierd vanuit het gemeentelijk rioleringsplan (GRP).

Impressies ontwerp op verschillende locaties



Impressie t.h.v. huisnummer 342



Impressie t.h.v. huisnummer 241



Impressie t.h.v. huisnummer 327



Impressie t.h.v. huisnummer 386



Impressie t.h.v. huisnummer 408



Impressie t.h.v. huisnummer 406



4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Door de reconstructie zal de situatie voor voetgangers en fietsers verbeteren. Hierdoor wordt het aantrekkelijker de Tongerseweg te voet en per fiets te gebruiken. Dit heeft een positieve uitwerking op de gezondheid.

Bij de aanbesteding van de reconstructie van de Tongerseweg worden de criteria van maatschappelijk verantwoord inkopen voor de productgroepen wegen, groenvoorzieningen, zware voertuigen en mobiele voertuigen toegepast.

5. Effect op de openbare ruimte

De reconstructie zal niet leiden tot een noemenswaardige toe- of afname in het areaal, dus daarmee is er geen effect op de openbare ruimte. De beperkte toename in het areaal groen kan gedekt worden binnen de reguliere middelen.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Niet van toepassing

8. Financiën

In het referentieontwerp dat voor lag ten tijde van de raadsbehandeling van het raadsvoorstel 'Verkeersmaatregelen Maastricht west' was uitgegaan van een benodigd budget van € 3.500.000. Met een detaillering van het ontwerp, mede op basis van een uitgebreid participatieproces, ligt nu een aangepast en aangescherpt definitief ontwerp voor.

Inmiddels is de kostenberekening geactualiseerd en nauwkeuriger en voor het uitvoeren van het voorgestelde ontwerp voor de reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens is conform raming een bedrag van € 5.000.000 exclusief BTW benodigd. De BTW is compensabel.

In het raadsvoorstel 'Verkeersmaatregelen Maastricht West' was het deel van de dekking, € 3.500.000, al voorzien en gereserveerd:



Eigen middelen

- MJIP (Verkeersmaatregelen Maastricht west) € 2.500.000
- Voorziening IBOR Verhardingen € 600.000
- Mobiliteitsfonds € 400.000

Voor de dekking van het aanvullende deel van € 1.500.000 is door het Rijk een financiële bijdrage toegekend van € 478.017 uit de 'Investeringsimpuls verkeersveiligheid'. Voor het overige deel stellen wij de raad voor om het Mobiliteitsfonds en (het investeringsvolume van) het GRP te gebruiken.

Geprobeerd wordt de onttrekking uit mobiliteitsfonds nog te verlagen door aanvullende financiering te verkrijgen. Vermoedelijk zal hier pas na het raadsbesluit uitsluitel over zijn, zodat de dekking vooralsnog gehaald wordt uit het mobiliteitsfonds.

Eigen middelen

- Mobiliteitsfonds € 389.753
- GRP € 632.230

Externe middelen

- Investeringsimpuls verkeersveiligheid € 478.017 (Ministerie van I&W)

Voor de uitvoering van het ontwerpen vragen wij nu aan het college om aan de raad voor te leggen om de eerder gereserveerde middelen in het raadsvoorstel 'Verkeersmaatregelen Maastricht West' te voteren en aanvullend een onttrekking te doen aan de reserve Mobiliteitsfonds en om een deel te activeren t.l.v. de Investeringsruimte GRP.



	Kosten	Opbrengsten	Dekking	
Structureel				
Incidenteel		€ 478.017		rijkssubsidie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
			€ 600.000	voorziening IBOR Verhardingen
			€ 400.000	(reserve) mobiliteitsfonds
			€ 389.753	(reserve) mobiliteitsfonds: dekkingsvoorstel
Investering	€ 5.000.000	€ -	€ 2.500.000	MJIP (Verkeersmaatregelen Maastricht west)
			€ 632.230	GRP (riolen)
	€ -	€ -	€ -	
Totaal incidenteel	€ 5.000.000	€ 478.017	€ 4.521.983	
Financiële risico's				

9. Aanbestedingen

Voor het totale project is maximaal € 5 mln beschikbaar. De verwachte opdrachtwaarde van het werk zal liggen tussen € 3,5 en € 4,5 mln; daarmee zal deze conform het gemeentelijk inkoop- en aanbestedingsbeleid een nationaal openbare aanbesteding zijn.

10. Participatie tot heden

Participatie buurt bewoners/ondernemers

Het ontwerp is tot stand gekomen na een uitgebreid participatieproces met de buurt. Alle mensen voor wie de Tongerseweg onderdeel uitmaakt van hun directe leefomgeving hebben de mogelijkheid gehad om actief mee te denken in het planvormingsproces. In het raadsvoorstel 'paragraaf 7.1 Participatie' leest u gedetailleerd welke momenten en stappen er afgelopen jaar zijn genomen om tot dit ontwerp te komen samen met alle bewoners en andere betrokken partijen. Hieronder staan de grote lijnen beschreven.

Op drie momenten zijn alle bewoners van de Tongerseweg, bewoners met een achtertuin aan de Tongerseweg en bewoners uit de zijstraten tot de eerstvolgende zijstraat benaderd om mee te denken in het proces. Aan het begin van het proces in november 2019 is een werkgroep gevormd, waarvoor mensen zich konden aanmelden. Met deze werkgroep is in 10 bijeenkomsten gekomen tot een voorkeursontwerp voor de Tongerseweg. Als tussenstap in dit ontwerpproces konden bewoners via een peiling in juli 2020 hun voorkeur aangeven voor één van de twee ontwerpen die door de gemeente op basis van de input uit de werkgroep als meest wenselijk werden geacht. Dit waren de varianten waarbij één variant een fietspad langs de rijbaan heeft liggen over de hele lengte van het plangebied en de andere variant waarbij het fietspad achter een bomenrij en parkeervakken ligt over het grootste gedeelte van het plangebied. Tijdens de peiling bleek dat er veel mensen waren die



graag een mengvorm zouden zien tussen beide varianten. Een mengvariant (die echter wel afweek van het huidige definitieve ontwerp/deze mengvorm) is eerder in het proces afgevallen om historische, stedenbouwkundige en landschappelijke redenen. Met de uitkomsten van de peiling is de werkgroep verder aan de slag gegaan om te komen tot een ontwerp.

Vanaf september 2020 is in diverse sessies met de werkgroep bekeken hoe zoveel mogelijk recht kan worden gedaan aan de wensen van de direct aanwonenden, alle ingebrachte stemmen en aanvullende opmerkingen. Binnen de werkgroep zijn alle voor- en nadelen in – soms stevige – discussies behandeld. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een gezamenlijke voorkeur in de vorm van een aangepaste mengvorm.

De werkgroep is unaniem positief over het ontwerp dat nu voorligt. Zij zien dit als het ontwerp waarin zoveel als mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de wensen en zorgen vanuit de bewoners en de doelstellingen van het ontwerpproces.

Brede participatie weggebruikers en overige belanghebbenden

Naast de bewoners/ondernemers heeft een klankbordgroep in 3 bijeenkomsten meegekeken naar de plannen. De klankbordgroep bestaat uit: Belgische wegbeheerder, gemeente Riemst, Evofenedex, TLN, Cumela, Lltb, VVN, politie, Fietsersbond, De Lijn, provincie Limburg en VVGM. Ook zij kunnen instemmen met dit ontwerp als het meest optimale ontwerp waarbij alle belangen zo goed als mogelijk geborgd zijn.

11. Voorstel

1. Instemmen met het voorleggen van het raadsvoorstel reconstructie Tongerseweg aan de raad

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na een instemmend raadsbesluit worden de volgende stappen doorlopen

- Het project wordt aanbesteed via een nationaal openbare aanbesteding;
- In het voorjaar start meting huidige situatie ten behoeve van monitoring. In ieder geval snelheid, intensiteit en mening buurtbewoners. De exacte invulling wordt nog afgestemd met de werkgroep;
- De uitvoering op straat start rond de zomer van 2021 en gereed is rond het einde van 2021;
- Er vindt een evaluatie plaats een jaar na oplevering, met de werkgroep wordt nog besproken hoe deze evaluatie wordt vormgegeven.