



Raadsvergadering	
Volgnummer	9 - 2023
Onderwerp	Reconstructie Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan - Wilhelminabrug - Franciscus Romanusweg
Domeinvergadering	Fysiek
Programmanummer	2 Verkeer, vervoer en waterstaat
Registratienummer	2023.00161
Collegevergadering	17 januari 2023
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	EV Groot, de Telefoonnummer: 043-350 4677 viviane.de.groot@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Variantenstudie Bijlage 3 Ontwerptekeningen Bijlage 4 Toelichting ontwerp Bijlage 5 Voorbeeld bouwsteen tweerichtingen fietspad Bijlage 6 Participatie en informatie

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De raad wordt gevraagd in te stemmen met het ontwerp voor de reconstructie van de Wilhelminasingel, Wilhelminabrug, Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg. Dit ontwerp is opgesteld in overleg met bewoners, ondernemers en organisaties die bepaalde groepen in de samenleving vertegenwoordigen. Met een variantenstudie is bepaald wat de meest geschikte oplossing is om vraagstukken op de diverse wegen op te lossen. De voorkeursvariant gaat uit van een optimalisatie van de bestaande situatie plus een tweerichtingen fietspad langs Franciscus Romanusweg. Voor de reconstructie is € 4.950.000 excl. btw nodig. Hiervan is € 2.350.000



beschikbaar vanuit reeds gevoteerde bedragen. De resterende middelen a € 2.600.000 worden met dit raadsbesluit beschikbaar gesteld uit daarvoor reeds gereserveerde en gelabelde budgetten.

Beslispunten

1. Instemmen met het opgestelde ontwerp voor de reconstructie van de Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan – Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg.
2. Voteren € 2.600.000 die worden onttrokken aan: MJIP Kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck.
3. Reserveren van € 1.050.000 in het MJIP verhardingen levensduurverlengend jaarschijf 2024, vooruitlopend op de nieuwe leidraad verhardingen, die in 2023 wordt opgesteld.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Op 21 december 2021 heeft uw raad besloten in te stemmen met het geamendeerde raadsvoorstel Verkeersstudie stationsomgeving. Een van de besluiten was: *'Akkoord te gaan met een herinrichting van de kruising Wilhelminasingel - Sint Maartenslaan (waarbij ook de mogelijkheid van een rotonde wordt meegenomen) en de aansluiting daarvan op de Wilhelminabrug tot aan de Van Hasselkade met als doel dit verkeersveiliger en fietsvriendelijker te maken. Het college opdracht te geven bij de uitwerking van de plannen in overleg te gaan met de betrokken partijen, de ontwikkelingen rond het nieuwe kantoor van DSM mee te nemen en de verder uitgewerkte plannen ter beoordeling voor te leggen aan de raad.'* In maart 2022 is het planvormingsproces voor dit vraagstuk gestart en heeft geleid tot een ontwerpvoorstel, dat we nu aan u voorleggen ter besluitvorming.

Aanleiding voor dit besluit waren de volgende punten:

- Het kruispunt Sint Maartenslaan - Wilhelminasingel is een groot kruispunt. Auto's en fietsers komen hier met hoge snelheid de brug af. Dat leidt regelmatig tot onveilige situaties. We willen het kruispunt overzichtelijker maken en meer ruimte geven aan fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd moeten ook de bussen door kunnen blijven rijden.
- Op het kruispunt met de Franciscus Romanusweg staan geregeld wachtrijen en nemen fietsers en andere bestuurders risico's bij het oversteken en afslaan.
- Het asfalt van de Wilhelminabrug is in slechte staat. Het moet op zijn laatst vervangen worden eind 2024.



2. Gewenste situatie.

De reconstructie heeft tot doel de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren. En meer specifiek het verbeteren van de positie van voetgangers en fietsers in combinatie met het in stand houden van de doorstroming van het openbaar vervoer op de betreffende wegen. Ontwerpkeuzes zijn in samenspraak met de omgeving en overige belanghebbenden gemaakt, waarbij de omgeving en belanghebbenden een adviserende rol hebben en geen beslissingsbevoegdheid. In het ontwerpproces zijn de volgende randvoorwaarden leidend geweest in het maken van keuzes:

- Ontwerpen vanuit STOP-principe.
- Doorstroming fiets en voetganger garanderen tijdens bouw en na realisatie.
- Fietsroutes conform stedelijk fietsnetwerk zijn een gegeven; dit staat in dit project niet ter discussie.
- Doorstroming OV garanderen tijdens bouw en na realisatie.
- Op termijn omklappen OV-as waarbij de bus uit de Gubbelstraat verdwijnt.
- Busroutes zijn een gegeven vanuit het raadsbesluit 71-2021; dit staat in dit project niet ter discussie. Ook moet het ontwerp de andere onderzochte varianten voor de busroutering niet uitsluiten.
- Verkeersveiligheid dient geborgd te zijn.
- Er worden nu geen maatregelen in dit gebied of elders in de stad genomen om de hoeveelheid verkeer in het plangebied aan te passen.
- Eigendomsgrenzen zijn leidend.
- De brug is leidend qua breedte en draagkracht.
- De ontwerpen sluiten logisch aan op een mogelijk toekomstige spoor kruising voor langzaam verkeer aan het einde van Sint Maartenslaan.
- De afsluiting van de St. Antoniuslaan staat niet ter discussie in dit proces. Het definitieve ontwerp moet zowel met als zonder afsluiting functioneren.

3. Indicatoren.

De reconstructie zal naar verwachting een positief effect hebben op de volgende indicatoren:

- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer
- De beleving van de verkeersveiligheid, waardoor voetgangers en fietsers meer comfort en veiligheid ervaren conform STOP.
- De doorstroming van het openbaar vervoer



De effecten van de reconstructie worden in beeld gebracht door een evaluatie te houden in de vorm van een 0-meting voor aanvang van de werkzaamheden en een 1-meting 1 jaar na afronding van de werkzaamheden. In deze evaluatie wordt gekeken hoe de indicatoren zich ontwikkelen.

4. Argumenten.

In de hoofdstuk leest u de argumenten ter onderbouwing van beslispunt 1: Instemmen met het opgestelde ontwerp voor de reconstructie.

Variantenstudie

Het ontwerpproces is in maart 2022 gestart met een variantenstudie om inzichtelijk te krijgen wat voor fietsers en voetgangers de meest geschikte indeling van de wegen is. Randvoorwaarde hierbij is dat de doorstroming van het openbaar vervoer gewaarborgd blijft. Een verkeersveilige situatie is en blijft het uitgangspunt. Bureau Goudappel heeft deze studie voor ons gedaan in overleg met de klankbordgroep (zie ook hoofdstuk 8). De volledige variantenstudie is toegevoegd als bijlage 2.

Deze studie is gestart met een inventarisatie van alle relevante beleidsstukken en beschikbare data rondom verkeersstromen. Aanvullend hierop hebben we verkeerstellingen uitgevoerd op de kruispunten binnen het plangebied.



Afbeelding 4.1: Plangebied



In de tweede stap zijn de verkeersstromen, conflictpunten en alternatieven schematisch in beeld gebracht. Per kruispunt en wegvak zijn alle mogelijke posities voor fietsers en voetgangers in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot 44 ontwerpbouwstenen. Deze bouwstenen zijn beoordeeld op hun positieve en negatieve aspecten. In de derde stap zijn de losse bouwstenen per wegvak en kruispunt met elkaar gecombineerd tot verschillende varianten. Deze varianten zijn beoordeeld op hun (on)mogelijkheden. Dit is steeds in overleg met de klankbordgroep(en) gedaan. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een voorkeursvariant. Deze variant is tijdens een inloopbijeenkomst op 12 juli 2022 gepresenteerd aan geïnteresseerden. Dit ontwerp is uiteindelijk uitgewerkt tot een definitief ontwerp.

In het raadsproces rondom de verkeersstudie stationsomgeving is nadrukkelijk gevraagd de mogelijkheden van een rotonde op het kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan te onderzoeken. Deze rotonde is meegenomen als een van de bouwstenen. Een rotonde blijkt niet te passen op deze locatie. Meer hierover leest u in de bijlage 2 variantenstudie.

Conclusie variantenstudie

Alle varianten en bouwstenen zijn behandeld in de klankbordgroep en groep geïnteresseerden. Uiteindelijk is met input van beide groepen deze voorkeursvariant tot stand gekomen. Belangrijkste redenen voor het afvallen van bouwstenen en varianten:

- Tegenstrijdig met gestelde randvoorwaarden;
- ruimtegebrek;
- verkeersveiligheid;
- logica van routes.

De variantenstudie heeft uiteindelijk geleid tot een voorkeursvariant met een combinatie van bouwstenen die het meest optimaal is op alle locaties. Er is geen ideale oplossing die op alle locaties leidt tot de perfecte oplossing voor de ervaren problemen. Bouwsteen A kan bijvoorbeeld op locatie A de beste oplossing zijn, maar tegelijkertijd op locatie B niet passen en op locatie C tot ongewenste nadelen voor fietsers en voetgangers of automobilisten leiden. In bijlage 5 wordt ter illustratie van dit de consequentie van de bouwsteen tweerichtingen fietspad aan zuidzijde van de Wilhelminabrug en Wilhelminasingel uiteengezet.



Voorkeursvariant

De voorkeursvariant bestaat uit een optimalisatie van de huidige situatie in combinatie met een tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Franciscus Romanusweg.

Wilhelminasingel



Sint Maartenslaan



Afbeelding 4.2: Impressie eindbeeld Wilhelminasingel en Sint Maartenslaan

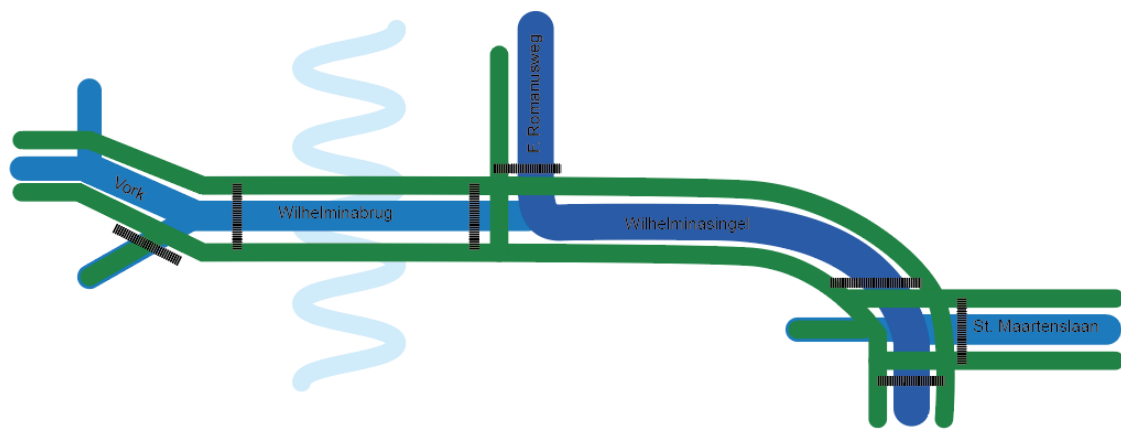
Het tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Franciscus Romanusweg zorgt ervoor dat een deel van de conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer op het kruispunt Franciscus Romanusweg – Wilhelminasingel kan worden opgelost. Dit betreft vooral de conflicten tussen fietsers van de Wilhelminabrug naar de Franciscus Romanusweg en gemotoriseerd verkeer van de Franciscus Romanusweg naar de Wilhelminasingel. Doordat deze verkeersstromen elkaar niet meer kruisen, kunnen bestuurders vanuit de Franciscus Romanusweg zich focussen op verkeer van en naar de Wilhelminasingel. Dit maakt de rijtaak eenvoudiger en het aantal moment waarop risico's worden genomen wordt kleiner.

Optimalisaties bestaan uit:

- Verlagen van de maximumsnelheid;
- meer comfort voor fietsers door een rode margestrook tussen fietsstrook en gemotoriseerd verkeer te realiseren op de Wilhelminasingel en Wilhelminabrug;
- meer herkenbaarheid van hoofdfietsroutes door ook op de Sint Maartenslaan rode fietsstroken toe te passen tussen Wilhelminasingel en station;
- oversteeklengtes zo kort mogelijk maken door de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer te versmallen en waar mogelijk middeneilanden met opstelruimte te realiseren. De middeneilanden zorgen ervoor dat verkeer in twee fasen (keer) de rijbaan kan kruisen. Hiermee hebben



- verkeersdeelnemers beter zicht en hoeven ze maar op verkeer uit een richting per oversteekbeweging te letten;
- oversteekvoorzieningen op logische locaties realiseren;
 - de overmaat in asphalt wordt omgezet in trottoirs, groen en fietsvoorzieningen. De kruispunten worden hierdoor compacter en beter overzichtelijk waardoor het makkelijker wordt de snelheid en richting van verkeer in te schatten.



Afbeelding 4.3: Schematische weergave voorkeursvariant – blauw is positie gemotoriseerd verkeer, groen positie fietser, zwart voetgangersoversteekvoorzieningen

In bijlage 3 vindt u de gedetailleerde ontwerptekeningen en als bijlage 4 is een uitgebreide toelichting op het ontwerp toegevoegd.

5. Alternatieven.

In de variantenstudie zijn mogelijke alternatieven onderzocht. Hieruit volgt dat er geen kansrijke alternatieven zijn binnen de gestelde randvoorwaarden. Meer informatie leest u hierover in het voorgaande hoofdstuk en bijlage 2 (volledige variantenstudie).

Wilhelminabrug

Rijkswaterstaat (RWS) is eigenaar van de Wilhelminabrug met uitzondering van de Y-splitsing. Deze was onderdeel van het Markt-Maasproject en volledig in beheer en eigendom van Gemeente Maastricht. Het stalen gedeelte van de brug (blauw kader), is in beheer van RWS. De asfaltverharding maakt deel uit van de conservering van het stalenbrugdek. De gemeente is



wegbeheerder van het asfalt op het betonnen brugdek (groen kader) boven de vaargeul. RWS is hier wel eigenaar. Zie hieronder de grove indeling in tekening.



Afbeelding 4.4: Beheersgrenzen Wilhelminabrug

RWS heeft groot onderhoud aan de brug voorzien in 2026, inclusief de asfaltverhardingen. Bij RWS staan de financiële middelen zwaar onder druk, waardoor de kans reëel is dat het groot onderhoud wordt verschoven. De huidige verwachting van RWS is dat dit onderhoud maximaal tot 2030 kan worden doorgeschoven. Tevens dient RWS dan ook onderhoud uit te voeren aan de onderliggende stalen constructie en mogelijk de afwatering van de brug.

Dit betekent dat het inrichtingsvoorstel dat in voorgaande hoofdstuk is beschreven niet zomaar gerealiseerd kan worden, omdat plannen niet op elkaar aansluiten. Lopende dit raadsproces wordt onderzocht of de gemeente Maastricht het onderhoud aan de brug kan voorfinancieren voor RWS, zodat de weginrichting in één keer kan worden gerealiseerd en er maar één keer overlast voor het wegverkeer is.

Indien we hier niet uitkomen met RWS, dan zullen we het bovenste deel van het asfalt verwijderen en een nieuwe toplaag aanbrengen, zodat het gewenste wegbeeld met minimale financiële inzet volledig wordt gerealiseerd.



6. Financiën.

Kosten

In het referentieontwerp dat voor lag ten tijde van de raadsbehandeling van het raadsvoorstel 'Verkeersstudie stationsomgeving' (71-2021) was uitgegaan van een benodigd budget van € 3.400.000. Met een detaillering van het ontwerp, mede op basis van een uitgebreid participatieproces inclusief variantenstudie, ligt nu een aangepast definitief ontwerp voor.

Voor het uitvoeren van het voorgestelde ontwerp voor de reconstructie van de Wilhelminasingel, Wilhelminabrug, Sint Maartenslaan en Franciscus Romanusweg tot aan de Sint Antoniuslaan is conform raming € 4.950.000 exclusief BTW, inclusief onderzoekskosten nodig. De BTW is compensabel, m.u.v. de BTW die betaald wordt voor het vernieuwen van het asfalt op de Wilhelminabrug waar de brug eigendom is van RWS. Dit bedrag wijkt af van het initiële raming in het raadsvoorstel 'Verkeersstudie stationsomgeving', doordat de aanpassingen aan de Sint Maartenslaan zijn meegenomen. Daarnaast is in de originele raming geen rekening gehouden met onderzoekskosten voor de variantenstudie, hogere prijsstijgingen, uitbreiding van het plangebied, interne kosten en evaluatie van de maatregelen.

Dekking van de kosten

Op basis van het coalitieakkoord 2018-2022 is in het meerjareninvesteringsprogramma onder het kopje "kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck" € 5,0 miljoen gereserveerd voor de aanpak van de stationsomgeving. In het raadsvoorstel 'Verkeersstudie stationsomgeving' is voorgesteld hieruit € 2,9 miljoen te besteden aan de Aanpak kruising Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel en de aansluiting op de Wilhelminabrug. De onderzoekskosten a € 300.000 zijn reeds gevoteerd uit het meerjareninvesteringsprogramma. We verzoeken nu de resterende € 2,6 miljoen te voteren voor uitvoering van het voorliggende voorstel voor reconstructie.

De maatregelen op de Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel en Sint Maartenslaan oost zorgen voor een verbetering van de fietsroute van Limmel/Trega naar het station. Hiervoor wordt een deel van de verleende rijkssubsidie 'Versnelling woningbouw door investeren in mobiliteitsopgaven' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor verbetering de 'Fietsroute naar het station' gebruikt. Hiervan benutten we € 250.000. Het resterende bedrag voor het deel 'Fietsroute naar het



station' zal gebruikt worden voor maatregelen op de F. Romanusweg om het fietspad in twee richtingen door te kunnen trekken tot aan de Borgharenweg, onderzoek hiervoor loopt.

Voor het onderhoud aan asfaltverhardingen in dit gebied is € 750.000 gereserveerd (MJIP verhardingen levensduurverlengend jaarschijf 2023). Daarnaast wordt vooruitlopend op de nieuwe leidraad verhardingen, die in 2023 wordt opgesteld, € 1.050.000 gereserveerd in het MJIP verhardingen levensduurverlengend jaarschijf 2024. Mocht de leidraad aanleiding geven tot het herzien van keuzes, zullen we dat op dat moment bekijken.

Eigen middelen

- MJIP (Kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck)	€ 2.600.000
- MJIP Verhardingen levensduurverlengend 2023	€ 750.000
- MJIP Verhardingen levensduurverlengend 2024	€ 1.050.000

Externe middelen

- Subsidie Versnelling woningbouw	€ 250.000
-----------------------------------	-----------

Voor de uitvoering van het ontwerp vragen wij nu aan de raad om benodigde middelen te voteren.

Nb. De ramingen zijn gebaseerd op de meest recente inschrijvingen van aannemers op projecten, daarnaast is een post onvoorzien van 30% opgenomen. De markt is op dit moment echter onzeker door de oorlog in Oekraïne en de daarmee samenhangende energiecrisis. Op dit moment kan dus niet met 100% zekerheid worden gezegd of de raming in 2024/2025 nog kloppend is.

7. Vervolg.

Na een instemmend raadsbesluit worden de volgende stappen doorlopen:

- Het project wordt aanbesteed via een nationaal openbare aanbesteding;
- de uitvoering op straat zal in 2025 plaatsvinden, hierbij wordt afstemming gezocht met de werkzaamheden rondom de DSM-locatie;
- vervolgstudie naar de inpassing van het twee richtingen fietspad langs de Franciscus Romanusweg wordt afgerond in 2023;
- evaluatie van de aanpassingen 0-meting in 2023 en een nameting een jaar na oplevering van de werkzaamheden.



8. Participatie

In dit ontwerpproces is uitgebreid gebruik gemaakt van de kennis van omwonenden, weggebruikers en organisaties die groepen in de samenleving vertegenwoordigen. De rol van de participanten was adviseren, kennisdelen en meedenken in het hele proces. In bijlage 6 leest u gedetailleerde informatie over het participatieproces. In deze paragraaf staan alleen de hoofdlijnen vermeld.

Klankbordgroep en groep geïnteresseerden

Het ontwerpproces is gestart met een digitale raadpleging van de omgeving en weggebruikers. In de periode 15 maart tot 3 april 2022 konden mensen op een digitale kaart knelpunten en ideeën aangeven.

Het ontwerpproces is in nauw overleg met een klankbordgroep doorlopen. In de klankbordgroep zaten de vertegenwoordigers van belangengroepen: VVN, Verkeersveiligheidsgroep Maastricht, Fietsersbond, Arriva, Maastricht Samen Onbeperkt, DSM, 3W Real Estate, Buurtplatform Wyck, Buurtplatform Sint Maartenspoort, Stichting Behoud Leefbaarheid Sint Maartenslaan en omgeving, Ondernemersver. Ondernemend Wyck en Stichting BAB (bewonersbelangen A. Battalaan).

Werkgroep verkeer Sint Maartenspoort is voor elke bijeenkomst uitgenodigd, maar heeft niet deelgenomen. De politie heeft aangegeven geen capaciteit te hebben om deel te nemen.

Bij het invullen van de digitale kaart konden mensen aangeven of ze interesse hadden om deel te nemen aan een klankbordgroep om zo actief mee te kunnen denken. Hierop hebben 32 mensen aangegeven interesse te hebben om mee te denken. Voor deze groep geïnteresseerden is een tweede klankbordgroep opgericht. Tijdens de eerste bijeenkomst met deze groep geïnteresseerden waren 10 mensen aanwezig, bij de tweede sessie 3 mensen. Vervolgens hebben we de 5 mensen uit deze groep laten aansluiten bij de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep.

Wijze van participatie

Met de klankbordgroep zijn 4 bijeenkomsten gehouden in de periode april tot en met september 2022. Tijdens de bijeenkomsten werd de inhoud en voortgang van het ontwerpproces met elkaar besproken. Na de bijeenkomsten ontvingen de aanwezigen de gebruikte stukken en een verslag. Daarna had men 1 a 2 weken de tijd om een aanvullende reactie te sturen.

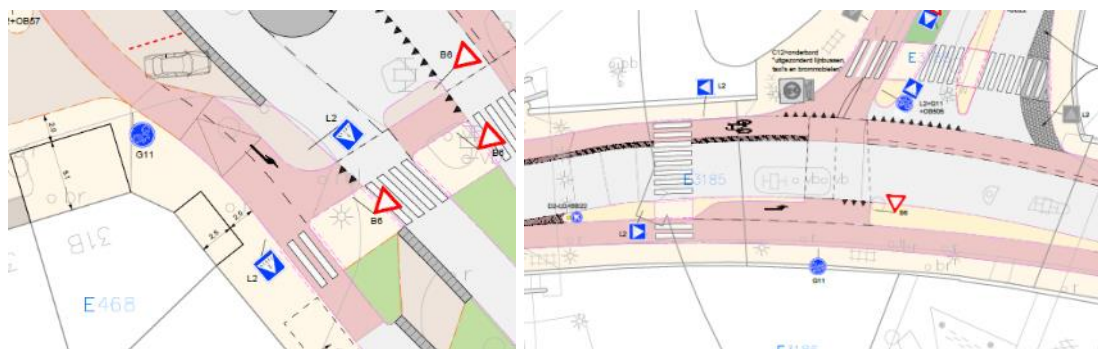


Zoals eerder beschreven zijn met de groep geïnteresseerden 2 bijeenkomsten gehouden. Deze zijn op dezelfde manier opgezet als de bijeenkomsten met de klankbordgroep.

Meerwaarde participatie in dit project

De bijeenkomsten met de verschillende partijen hebben een belangrijke meerwaarde voor het proces gehad. Tijdens de bijeenkomsten zijn vele kritische vragen gesteld en hebben we op een open manier alle aspecten met elkaar kunnen bespreken. Het definitief ontwerp is een samenspel van argumenten van alle partijen. Drie punten kunnen heel duidelijk worden toegeschreven aan de input uit de verschillende partijen:

- De basisvorm van het kruispunt Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan met een rond element in het midden.
- Op beide kruispunten zijn op de fietspaden opstelstroken voor linksafslaande fietsers gekomen, zodat fietsers kunnen voorsorteren zonder achteropkomende rechtdoorgaande fietsers te vertragen.
- Aanpassing van de rijrichting op de parallelweg ter hoogte van huisnummers 42 tot en met 68.



Afbeelding 8.1: Opstelstroken voor linksafslaande fietsers

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 17 januari 2023., organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2023.00161;

BESLUIT:

1. Instemmen met het opgestelde ontwerp voor de reconstructie van de Wilhelminasingel – Sint Maartenslaan – Wilhelminabrug – Franciscus Romanusweg.
2. Voteren € 2.600.000 die worden onttrokken aan: MJIP Kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck.
3. Reserveren van € 1.050.000 in het MJIP verhardingen levensduurverlengend jaarschijf 2024, vooruitlopend op de nieuwe leidraad verhardingen, die in 2023 wordt opgesteld.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van

de griffier,

{{(esl:Signer1:Signature:size(200,50))}}

de voorzitter,

{{(esl:Signer2:Signature:size(200,50))}}

Raadsbesluit