



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Verkeersmaatregelen Maastricht-West

DATUM
1 december 2017
Verzonden 1-12-2017

BIJLAGEN
4

BEHANDELD DOOR
RAJ (Rik) Lebouille

TELEFOONNUMMER
043 350 4637

ONZE REFERENTIE
2017-40594

E-MAILADRES
rik.lebouille@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4650

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Op 12 december a.s. debatteert u in een raadsronde over het thema Verkeersmaatregelen Maastricht-West. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft u eerder dit jaar gevraagd:

1. In te stemmen met de reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens met inbegrip van snelheidsremmer bij de grensovergang) en hiervoor een krediet van 3,5 mln Euro exclusief BTW te voteren.
2. Af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod bij één of meer grensovergangen met Vlaanderen.

Ter voorbereiding van uw besluit heeft u tijdens een drietal stadsrondes informatie verkregen en vragen gesteld aan bewoners, belangengroepen en onderzoeksbureau Nordinfra. Met deze brief bied ik u aanvullende informatie verkregen sinds de laatste stadsronde op 31 oktober jl.

Toezeggingen stadsronde

Tijdens de stadsronde op 31 oktober zijn u twee zaken toegezegd. In bijlage 1 treft u:

- Een lijstje met wegen die als referentie hebben gediend voor de definitie “niet proportionele belasting”.
- Enkele beleidsstukken van provincie en gemeente waaruit de definitie van “niet proportionele belasting” kan worden herleid.

In bijlage 2 zijn enkele vragen die gesteld zijn tijdens de stadsronde van 31 oktober jl. ter verduidelijking uitvoeriger beantwoord.

Bomenonderzoek

Bij een reconstructie van de Tongerseweg dient - op basis van het eerder met u gedeelde advies van KOAC - de wegfundering over de gehele breedte en tot ongeveer een halve meter diep te worden vervangen. Op die manier kan een stijve fundering worden gerealiseerd die trillingen van het zware verkeer absorbeert. Omdat de bomen langs de Tongerseweg praktisch tegen het asfalt aan staan, is eerder aangegeven dat niet kan worden uitgesloten dat de bomen moeten worden verwijderd vanwege schade aan de wortels als gevolg van het weghalen van de huidige wegfundering.



DATUM
1 december 2017

De afgelopen weken is onderzoek gedaan naar de bomen. Het bomenonderzoek treft u aan als bijlage 3. Er zijn 23 bomen onderzocht van de in totaal ongeveer 150 bomen die op het deel Javastraat – grens langs de weg staan. De onderzochte bomen zijn op een enkele boom na gezond. De wortels van de bomen (inclusief de relevante levensaders) groeien behalve richting berm ook onder het asfalt. Bij 21 van 23 onderzochte bomen groeien de wortels een 0,5 tot maximaal 1,0 meter uit de stam richting de rijbaan en vervolgens in een u-bocht terug richting de berm. Bij 2 van de 23 onderzochte bomen groeien de wortels onder het asfalt richting het midden van de rijbaan. Daarmee is vrij zeker te stellen dat wanneer de wegfundering tussen bomen (van stam tot stam) wordt afgegraven veel wortels worden beschadigd en dat het voortbestaan van de meeste bomen onzeker wordt. Een tussenoplossing lijkt echter mogelijk en dient nader bekeken te worden.

Deze tussenoplossing houdt in dat de fundering alleen ter hoogte van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer plus aan weerszijde 40 cm wordt afgraven tot ongeveer een halve meter diep. De wegfundering onder het huidige fietspad, het deel met de meeste boomwortels, blijft nagenoeg ongemoeid. Bij de bomen met wortels onder het asfalt van de rijbaan die niet diep genoeg liggen zal de fundering met extra zorg moeten worden verwijderd. Bijvoorbeeld door de wegfundering lokaal handmatig uit te graven. Mits het zware verkeer na de reconstructie niet buiten de rijbaan en dus de nieuwe fundering gaat rijden, is de verwachting dat bij deze tussenoplossing trillingen als gevolg van verkeer substantieel worden teruggedrongen.

Verder wordt gedacht om het fietspad verhoogd uit te voeren met als scheiding tussen de rijbaan en het fietspad een verhoogde band (bij de uitritten een platte versie). De verhoogde band voorkomt dat vrachtverkeer over het fietspad kan rijden. Dit draagt bij aan de veiligheid van fietsers en voorkomt dat zware voertuigen alsnog trillingen veroorzaken via de fundering onder het fietspad. Om te voorkomen dat vrachtverkeer tegen de band rijdt - en daarmee mogelijk trillingen veroorzaakt - zullen in het ontwerp weinig of geen uitbuigingen en versmallingen verwerkt kunnen worden.

Dit is mogelijk tegenstrijdig aan het doel om ook de snelheid van het verkeer te verlagen en bovendien voldoende oversteekmogelijkheden voor voetgangers (bij voorkeur met een middeneiland) te realiseren. Onderzocht moeten worden of deze doelen toch kunnen worden bereikt zonder dat de kans op trillingen toeneemt. Het lijkt bijvoorbeeld mogelijk om snelheidsremmende maatregelen te realiseren op plekken met voldoende afstand tot woningen. Ook zal nog gezocht moeten worden naar het type band dat het meest geschikt is voor het afwateren met zo min mogelijk wateroverlast op de kavel van bewoners.

Planning

Het ontwerptraject, inclusief de nog openstaande ontwerpuitdagingen, zal in samenspraak met de bewoners worden verricht. Oorspronkelijk werd de start van het ontwerptraject in september 2017 en de start van de uitvoering in de 2^e helft van 2018 voorzien. Door het zorgvuldige raadsproces met meerdere stadsrondes, een raadsronde op 12 december en besluitvorming in januari 2018 schuift het ontwerptraject en het overleg met bewoners door naar februari/maart 2018. Overige voorbereidingen zoals een inmeting van de weg en het bomenonderzoek worden of zijn al verricht. Ondanks het parallel schakelen van voorbereidende werkzaamheden en besluitvorming, schuift de start van de uitvoering mogelijk door.



DATUM
1 december 2017

Standpunt Vlaamse buurgemeenten

In aanvulling op eerder gevoerde gesprekken met de Vlaamse overheid (de formele wegbeheerder en beleidsafdeling) zijn de afgelopen week ook gesprekken gevoerd met gemeente Lanaken en gemeente Riemst. U treft een verslag van beide gesprekken als bijlage 4 bij deze brief.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

John Aarts,
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën

Tijdens de informatie/stadsronde op 31 oktober over Verkeersmaatregelen Maastricht-West zijn twee toezeggingen gedaan.

1. *Nordinfra levert een lijstje aan met wegen die als referentie hebben gediend voor de definitie “niet proportionele belasting”.*

De volgende wegen hebben gediend als referentie:

- Grensstraat in Landgraaf met 8.250 motorvoertuigen per etmaal waarvan 190 zware vrachtauto's per etmaal (2,3% van totaal) en 41 gedurende de nacht (6,4% van totaal gedurende de nacht).
- Daarnaast de volgende provinciale wegen met een intensiteit <10.000 mvt/etmaal:
 - N274 bij Schinveld
 - N276 Oirsbeek-Brunssum
 - N300 Hamstraat KerkradeOp deze wegen bedroeg het aantal zware vrachtwagens tussen de 25 en 40 per nacht, hetgeen correspondeert met aandeel van 2,2 tot 4,7% op het totale verkeer in de nacht.

2. *Er worden beleidsstukken aangeleverd van provincie en/of gemeente waaruit de definitie van “niet proportionele belasting” kan worden herleid.*

In onderstaande beleidsdocumenten is de wegfunctie en wegcategorie van de Tongerseweg gedefinieerd en vastgesteld.

Beleidsplan Verkeersveiligheid – Gemeente Maastricht

De wegategorisering van het wegennet in Maastricht is door gemeente Maastricht vastgesteld in het vigerende Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 1998. Op pagina 26 van dit document staat het wegennet afgebeeld. De Tongerseweg behoort tot de categorie hoofdonthoudingsweg. Dit houdt in dat de weg een ontsluitende functie heeft op wijk- en buurtniveau en daarnaast onderdeel is van het regionaal verbindend wegennet.

In bijlage 4 van dit document is de wegcategorie gekoppeld aan enkele kenmerken zoals het gebruik in de vorm van verkeersintensiteiten. Een hoofdonthoudingsweg kent een intensiteit van 10.000 tot 20.000 motorvoertuigen per etmaal. De Tongerseweg valt binnen deze categorie op het eerste deel van Tongerseplein tot Javastraat met ongeveer 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Het tweede deel tussen Javastraat tot grens verwerkt ongeveer 9.000 motorvoertuigen per etmaal en zit dus net onder.

Deze kaart op pagina 26 is met enkele wijzigingen naar aanleiding van besluitvorming over de Noorderbrug opgenomen in de rapportages van RHDHV en Nordinfra die in het kader van de motie zijn opgesteld, zie:

- Pagina 10 van Verkeersmaatregelen Maastricht-West, Onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de leefkwaliteit Finale versie, 6 december 2016 door RHDHV.
- Pagina 7 in het Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West, eindrapport juni 2017 door Nordinfra.

Structuurvisie Maastricht 2030 – Gemeente Maastricht

In de Structuurvisie Maastricht 2030 is de hoofdstructuur van het wegennet na realisatie van de ondertunneling van de A2 en de gedeeltelijke omlegging van het Noorderbrugtracé weergegeven op

pagina 14. De Tongerseweg is een van de zogenaamde 'rib' van de A2 (de 'ruggengraat') en maakt onderdeel van deze hoofdstructuur.

Deze kaart op pagina 14 is opgenomen in de rapportage van RHDHV die in het kader van de motie is opgesteld, zie:

- Pagina 9 van Verkeersmaatregelen Maastricht-West, Onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de leefkwaliteit Finale versie, 6 december 2016 door RHDHV.

Regionaal Verbindend Wegen Net – Provincie Limburg

In de Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegen Net, Limburg veilig bereikbaar, April 2014 heeft Provincie Limburg het Regionaal Verbindend Wegen Net (RVWN) vastgelegd. De Tongerseweg is onderdeel van het RVWN en gedefinieerd als een regio ontsluitende weg (zie pagina 24).

Deze kaart op pagina 24 is opgenomen in de rapportage van RHDHV die in het kader van de motie is opgesteld, zie:

- Pagina 12 van Verkeersmaatregelen Maastricht-West, Onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de leefkwaliteit Finale versie, 6 december 2016 door RHDHV.

Het RVWN dient toegankelijk te zijn voor vrachtverkeer (zie pagina 49). Een basiseis is dat geen vrachtverbod geldt (zie pagina 33).



Verkeersveiligheid

BELEIDSPLAN



Gemeente Maastricht

Stadsontwikkeling en Grondzaken

Verkeersveiligheid

BELEIDSPLAN

Stadsontwikkeling en Grondzaken
april 1998

I

Gemeente Maastricht



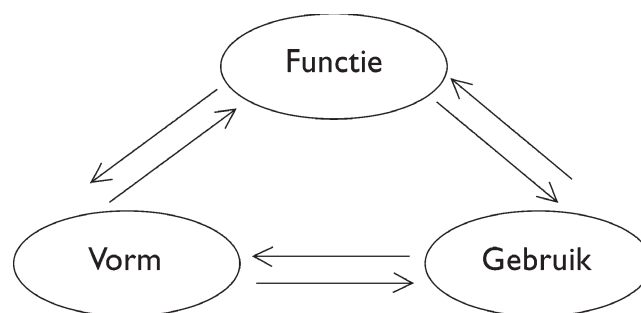
| | | |
|--|-------|-----------|
| INHOUD. | ..... | 3 |
| SAMENVATTING. | ..... | 5 |
| 1. INLEIDING. | ..... | 9 |
| 1.1. Aanleiding..... | ..... | 9 |
| 1.2. Beleidskader..... | ..... | 9 |
| 1.3. Doel. .... | ..... | 10 |
| 1.4. Werkwijze..... | ..... | 10 |
| 1.5. Organisatie..... | ..... | 11 |
| 1.6. Leeswijzer..... | ..... | 12 |
| 2. BELEIDSKADER..... | ..... | 13 |
| 2.1. Beleid hogere overheden..... | ..... | 13 |
| 2.2. Gemeentelijk beleid..... | ..... | 14 |
| 3. ANALYSE VERKEERSONVEILIGHEID. 15 | | |
| 3.1. Inleiding..... | ..... | 15 |
| 3.2. Trends slachtoffers verkeersongevallen..... | ..... | 15 |
| 3.3. Aandachtsgroepen verkeersonveiligheid..... | ..... | 16 |
| 3.4. Vergelijking Maastricht-elders..... | ..... | 17 |
| 3.5. Verkeersongevallenlocaties..... | ..... | 17 |
| 3.6. Verkeersdreiging..... | ..... | 21 |
| 4. AANPAK VERKEERSONVEILIGHEID..... | ..... | 23 |
| 4.1. Beleid gericht op de infrastructuur..... | ..... | 23 |
| 4.1.1. Categorisering wegennet..... | ..... | 23 |
| 4.1.2. Aanpak van verkeersongevallenconcentraties..... | ..... | 29 |
| 4.1.3. Inrichting verkeersluwe gebieden..... | ..... | 30 |
| 4.1.4. Implementatie verkeersregels Duurzaam Veilig..... | ..... | 32 |
| 4.2. Beleid gericht op weggebruiker..... | ..... | 33 |
| 4.2.1. Verkeerseducatie..... | ..... | 33 |
| 4.2.2. Voorlichting..... | ..... | 34 |
| 4.2.3. Verkeerstoezicht..... | ..... | 36 |
| 5. UITVOERING EN MONITORING..... | ..... | 39 |
| 5.1. Uitvoeringsprogramma..... | ..... | 39 |
| 5.2. Kosten en dekking..... | ..... | 40 |
| 5.3. Effecten..... | ..... | 41 |
| 5.4. Monitoring..... | ..... | 41 |
| 6. BESLISPUNTEN..... | ..... | 43 |
| 7. BIJLAGEN ..... | ..... | 45 |

SAMENVATTING.

1. Dit beleidsplan verkeersveiligheid Maastricht is een actualisering van het verkeersveiligheidsplan 1992 en is gebaseerd op het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing". Dit plan hangt dan ook nauw samen met andere uitwerkingsplannen van genoemd raamplan.
Voorts vormt het nieuwe rijksbeleid m.b.t. de verkeersveiligheid een belangrijke aanleiding. Dit beleid is verwoord in het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" (SDVV).
2. Het "Verkeersveiligheidsplan" (1992) is inmiddels nagenoeg geheel uitgevoerd. De doelstellingen m.b.t. de verbetering van de verkeersveiligheid zijn inmiddels deels gerealiseerd (reductie ziekenhuisongevallen, doden). Het totaal aantal verkeersslachtoffers moet evenwel nog verder worden teruggedrongen.
Dit gegeven, alsmede het genoemde SDVV, noopt tot een intensivering en actualisering van het verkeersveiligheidsbeleid.
3. In het kader van SDVV worden de navolgende maatregelen voorbereid en zonodig uitgevoerd:
 - categorisering wegnnet;
 - herziening maximum snelheden;
 - uitbreiding 30km-gebieden binnen de bebouwde kom;
 - voorrangsituaties verkeersaders (inventariseren, zonodig aanpassen);
 - voorrang fiets van rechts;
 - uniformering voorrangsregeling rotondes;
 - bromfiets op de rijbaan binnen de bebouwde kom;
 - invoering 60km-gebieden buiten de bebouwde kom.Van rijkszijde wordt voor de uitvoering van bovenstaande maatregelen een subsidiebijdrage beschikbaar gesteld. Naar alle waarschijnlijkheid zal een deel van de subsidie in de vorm van een vaste bijdrage worden uitgekeerd, terwijl een ander deel o.b.v. inschrijving toegeedeeld wordt. Voorst wordt onderscheid gemaakt in de korte termijn (tot en met 2001) en de langere termijn (tot 2010).
4. De situatie m.b.t. de objectieve verkeersveiligheid (verkeersongevallen) is in de gemeente Maastricht relatief gunstig in vergelijking met andere - min of meer - vergelijkbare steden. Dit impliceert dat de te boeken "winst", in termen van reductie van verkeersslachtoffers, minder groot zal zijn.
5. Binnen de gemeente Maastricht zijn 22 locaties, waar in de periode 1994-1996 meer dan 3 verkeersslachtoffers zijn geregistreerd. Op 5 van deze locaties, allen gelegen op de A2-tracé, is het rijk wegbeheerder. Een structurele aanpak terzake is voorzien in het kader van de Tracé/MER studie A2 passage Maastricht.
Op een groot aantal knelpunten zijn reeds maatregelen getroffen, danwel zijn deze in voorbereiding (o.a. i.k.v. A2-Interim, OV-as, verkeersbeheersing, fietsverkeersplan). Verder zijn voor diverse knelpunten in het uitvoeringsprogramma maatregelen opgenomen.

6. Hoewel bij de aanpak van de verkeersonveiligheid het primaat ligt bij de aanpak van de objectief onveilige locaties (zie punt 5) worden ook n.a.v. signalen van burgers en instanties maatregelen getroffen. Deze signalen zijn veelal gebaseerd op verkeersonveiligheidsgevoelens, ook wel subjectieve verkeersonveiligheid genoemd.
7. Voorgesteld wordt de op de weggebruiker gerichte aanpak, die geschiedt onder verantwoordelijkheid van het "Overleg Veilig Verkeer", te continueren. De aandachtsgroepen "alcohol", "fietsers" en "voetgangers" zouden - gelet op de betrokkenheid bij ernstige verkeersongevallen in de afgelopen jaren - ook in de toekomst prioriteit moeten krijgen. E.e.a. gekoppeld aan landelijke en regionale actie's terzake.
M.b.t. het verkeerstoezicht wordt voorgesteld om jaarlijks - in het kader van het "Overleg Veilig Verkeer" - afspraken te maken omtrent de relevante wegvakken (gevaarlijke routes) en/of thema's (bv. alcohol), waarop het verkeerstoezicht geconcentreerd wordt ingezet. Alsdan is een optimale koppeling tussen enerzijds de verkeersonveiligheidsproblematiek en anderzijds de prioriteiten m.b.t. het verkeerstoezicht gewaarborgd. E.e.a. zo mogelijk gekoppeld aan landelijke en regionale actie's terzake.
8. In het kader van het startprogramma SDVV is de categorisering van het wegennet in Maastricht vormgegeven, waarbij onderscheid is gemaakt tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden/straten. Voorgesteld wordt om binnen en buiten de bebouwde kom onderscheid te maken tussen stroomwegen, ontsluitingswegen (verkeersaders) en erftoegangswegen (verkeersluwe gebieden). Overigens is binnen de bebouwde kom een nadere differentiatie binnen de ontsluitingswegen gewenst: hoofdontsluitingswegen en ontsluitingswegen. Het doel van de categorisering is om een meer eenduidig wegennet te ontwikkelen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. Door de categorisering worden de vorm, de functie en het gebruik van een weg beter met elkaar in overeenstemming gebracht en wordt een meer uniform wegbeeld ontwikkeld.

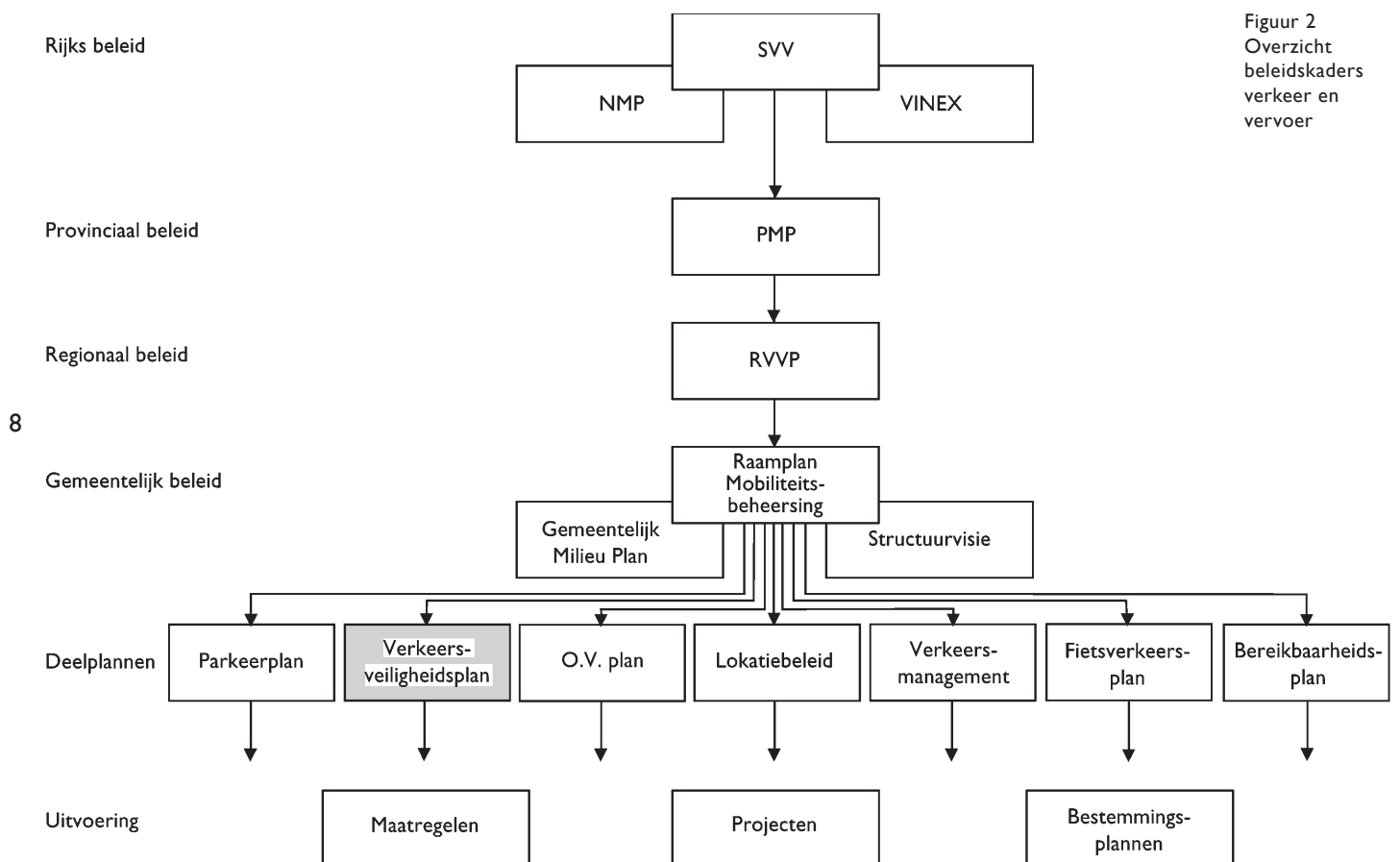
6



Figuur 1
categorisering
van wegen:
een optimale
afweging van
vorm, functie en
gebruik.

In bijlage 4 is een kaartbeeld opgenomen van de categorisering van het wegennet. De komende jaren wordt het wegennet stap-voor-stap aangepast. Zulks geschiedt zoveel als mogelijk in de vorm van een werk-met-werkaanpak. Voor deze categoriseringsmaatregelen is een subsidieregeling in voorbereiding. Uitvoering is met name voorzien in de periode 2000-2010.

9. De inrichting van zogenaamde verblijfsgebieden - in de vorm van "30km-gebieden" - binnen de bebouwde kom wordt gecontinueerd. Thans is reeds zo'n 70% van de daarvoor in aanmerking komende gebieden als zodanig ingericht.
Naar analogie hiervan wordt - in het kader van het SDVV - in verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom zogenaamde "60km-gebieden" ingesteld. Hiervoor komen in beginsel de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in aanmerking.
In figuur 6 (blz. 30) is een kaartbeeld opgenomen, waarop de wegen zijn aangegeven waar in de toekomst nog 30km-maatregelen getroffen moeten worden, terwijl in figuur 5 (blz. 26) de wegen zijn opgenomen, die in aanmerking komen voor een 60km-regime (erftoegangswegen/bubeko).
10. In het "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht", dat ieder najaar verschijnt, wordt aangegeven welke projecten op welk tijdstip worden uitgevoerd, alsmede wordt de stand van zaken belicht m.b.t. de in uitvoering zijnde maatregelen/projecten.
11. Voorts wordt in het "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht" periodiek inzicht gegeven in de ontwikkelingen m.b.t. de verkeersonveiligheid (vinger-aan-de-pols).
13. Organisatorisch is verkeersveiligheidsbeleid ondergebracht bij de dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken, afdeling Stedelijke Inrichting, taakgroep verkeer.
De interne sturing met betrekking tot verkeerseducatie geschiedt door de dienst Kunst, Cultuur en Onderwijs, afdeling onderwijs en educatie.



Figuur 2
Overzicht
beleidskaders
verkeer en
vervoer

8

I. INLEIDING.

I.1. Aanleiding.

De verkeersonveiligheid is een weerbarstig probleem. Jaarlijks komen in Nederland circa 1.200 personen om het leven door een verkeersongeval. Naast ongevallen met dodelijke afloop, gebeurt een groot aantal verkeersongevallen waar personen gewond bij raken. Jaarlijks is sprake van circa 12.000 ziekenhuisgewonden in Nederland. Ook in Maastricht is jaarlijks sprake van circa 300 slachtoffers (doden en gewonden) in het verkeer. Deze cijfers illustreren de tol die wij betalen voor de mobiliteit.

Naast deze harde cijfers over verkeersonveiligheid is het reeds sinds jaar en dag zo dat burgers de overheid wijzen op verkeersonveilige situaties in hun woonomgeving. Dit noopt tot een planmatige en structurele aanpak van dit probleem.

In december 1992 accordeerde de gemeenteraad van Maastricht het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing". De hoofddoelstelling van dit strategische plan is: "Zorgdragen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad". Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers speerpunt van beleid.

Reeds begin 1992 is een verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Maastricht opgesteld, waarin - vooruitlopend op het bovengenoemde raamplan - is uitgewerkt op welke wijze de verkeersonveiligheid in Maastricht moet worden teruggedrongen. Inmiddels zijn praktisch alle maatregelen uit genoemd plan uitgevoerd, terwijl de doelstellingen nog niet volledig zijn gerealiseerd. Dit is een van de aanleidingen om het verkeersveiligheidsbeleid te actualiseren.

Voorts is landelijk sprake van een nieuw beleid m.b.t. de verkeersveiligheid, hetgeen is neergelegd in het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000". Dit noopt tot een doorvertaling naar de Maastrichtse situatie.

Met de uitvoering van het in dit plan neergelegde beleid en maatregelen wil Maastricht de verkeersonveiligheid voortvarend en krachtig aanpakken.

I.2. Beleidskader.

Naast een verkeersveiligheidsplan zijn nog diverse andere deelplannen opgesteld, die een nadere uitwerking behelsen van het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing".

Eén deelplan is in het bijzonder van belang in relatie tot de verkeersveiligheid, te weten het "Fietsverkeersplan" (1997). Dit plan bevat tal van uitvoeringsmaatregelen, die ertoe leiden dat de verkeersveiligheid voor de fietser verbetert. Reeds in 1997 is gestart met de uitvoering van het fietsverkeersplan.

Op nevenstaande afbeelding is weergegeven op welke wijze de verschillende plannen met elkaar samenhangen.

1.3. Doel.

Verkeersveiligheid is een aspect dat raakvlakken heeft met vele aanpalende taken van overheidszorg: ruimtelijke ordening/stedenbouw, onderhoud en beheer infrastructuur, onderwijs en welzijn, maar ook bijvoorbeeld met openbare orde en veiligheid.

Hieruit kan worden afgeleid dat het aspect “verkeersveiligheid” steeds integraal kan en moet worden meegenomen bij deze aanpalende beleidsterreinen.

Echter hierin schuilt ook het gevaar, dat het aspect “verkeersveiligheid” bij de integrale afweging onderbelicht wordt ten koste van andere aspecten die de aandacht vragen.

Het is juist daarom, alsmede gelet op de feitelijke verkeersveiligheidssituatie in Maastricht (circa 300 verkeersslachtoffers per jaar), dat het nuttig en noodzakelijk is om het verkeersveiligheidsbeleid een “eigen plaats” te geven binnen het totale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid.

Het doel van het beleidsplan verkeersveiligheid wordt hierom als volgt geformuleerd:

“In aansluiting op het raamplan mobiliteitsbeheersing - en in samenhang met de diverse uitgewerkte deelplannen op het terrein van verkeer en vervoer - een samenhangend beleid met betrekking tot de verkeersveiligheid vormgeven en uitvoeren, dat ertoe leidt dat de verkeersonveiligheid wordt teruggedrongen”

In concreto sluit Maastricht zich aan bij de landelijke doel- en taakstellingen met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat de mobiliteit groeit. Hierdoor nemen de potentiële conflictkansen toe. Dit geeft aan dat sprake is van een weerbarstig proces.

10

1.4. Werkwijze.

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de werkwijze voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

In beginsel bestaat een beleidscyclus uit de navolgende fasen:

- beleidsplan;
- uitvoeringsprogramma;
- jaarprogramma;
- beleidsevaluatie.

In onderhavig “Beleidsplan Verkeersveiligheid Maastricht” wordt zowel het beleid inzake verkeersveiligheid opgenomen, alsook een uitvoeringsprogramma m.b.t. maatregelen t.b.v. de verbetering van de verkeersveiligheid (maatregelenoverzicht). Het verkeersveiligheidsbeleid en maatregelen worden in nauwe samenspraak met diverse externe betrokkenen voorbereid.

Genoemd worden onder meer de ENFB, VVN, ROVL, politie.

In het “Mobiliteits- en Verkeersprogramma Maastricht”, dat ieder najaar wordt uitgebracht, wordt het integrale jaarprogramma m.b.t. mobiliteit/verkeer (w.o. verkeersveiligheidsmaatregelen) gepresenteerd, alsmede wordt het resultaat van de uitgevoerde maatregelen (globaal) geëvalueerd.

M.b.t. de inhoudelijke aanpak wordt ook in de toekomst - overeenkomstig de bestendige gedragslijn - een tweesporenaanpak voorgestaan:

- beleid/maatregelen gericht op de infrastructuur (verkeerslichten, rotondes, 30km-maatregelen etcetera);
- beleid/maatregelen gericht op de weggebruiker (voorlichting, educatie, verkeerstoezicht).

Het uitgestippelde beleid, alsmede de concreet voorgestelde maatregelen, is in belangrijke mate gebaseerd op een verkeersongevallenanalyse, zodat een zo groot mogelijk effect wordt bereikt van de gerealiseerde inspanningen (tijd, geld). Daarmee ligt het primaat dus bij de aanpak van de objectieve verkeersonveiligheid.

1.5. Organisatie.

Zoals reeds hiervoor vermeld heeft verkeersveiligheid vele raakvlakken met diverse beleidsterreinen (o.a. verkeer, ruimtelijke ordening, onderwijs).

Verkeersveiligheid is ingekaderd in het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid. Organisatorisch betekent dit dat de dienst “Stadsontwikkeling en Grondzaken (SOG) primair verantwoordelijk is voor de voorbereiding (plan) en het doen uitvoeren (maatregelen) van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de gemeente Maastricht. Binnen de dienst SOG is verkeersveiligheid ondergebracht bij de afdeling “Stedelijke Inrichting; taakgroep verkeer”.

11

De dienst “Publieke Werken en Sport” (PWS) draagt zorg voor de daadwerkelijke uitvoering van dergelijke verkeersmaatregelen (besteksvorbereiding, aanbesteding, uitvoering).

Verder is een “Overleg Veilig Verkeer” (kortweg OVV) ingesteld, dat belast is met het initiëren van diverse activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze activiteiten worden o.b.v. een werkplan uitgevoerd. Dit overleg is samengesteld uit vertegenwoordigers van gemeente (ambtenaren/wethouder/raadsleden) en diverse maatschappelijke organisaties (o.a. ENFB, VVN, politie).

M.b.t. het verkeerstoezicht vervult de politie vanzelfsprekend een essentiële rol. De inzet van de politie m.b.t. verkeerstoezicht zou nauwlettend moeten worden afgestemd op de verkeersveiligheidsproblematiek. Voorgesteld wordt zulks in het kader van het OVV te laten plaatsvinden.

De interne sturing met betrekking tot verkeerseducatie geschiedt door de dienst Kunst, Cultuur en Onderwijs (KCO), afdeling onderwijs en educatie.

De voorbereiding en uitvoering van diverse verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren geschiedt veelal in het kader van het “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, dat jaarlijks verschijnt. Dit programma wordt opgesteld door de dienst SOG, afdeling Stedelijke Inrichting, taakgroep verkeer.

1.6. Leeswijzer.

De opzet van onderhavig plan is als volgt. In het volgende hoofdstuk (hst. 2) is het beleidskader uiteengezet. Hierbij is ingegaan op de plaats van het verkeersveiligheidsbeleid binnen het totale mobiliteitsbeleid (horizontale inbedding), alsmede op de relatie met de plannen van de hogere overheden (vertikale inbedding). Voorts is hierbij in het bijzonder ingegaan op het “Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000”.

Hoofdstuk 3 bestaat uit een analyse van de verkeersonveiligheid in Maastricht, waarbij deze ook is gerelateerd aan andere steden/gebieden. Voorts is hier ingegaan op verkeersongevallenlocaties, verkeersdreiging en op diverse aandachtsgroepen m.b.t. de verkeersveiligheid.

In het vierde hoofdstuk is ingegaan op de aanpak van de verkeersonveiligheid, waarbij onderscheid is gemaakt in maatregelen die gericht zijn op de infrastructuur en maatregelen die gericht zijn op de weggebruiker.

In hoofdstuk 5 is een uitvoeringsprogramma gepresenteerd, waarin een overzicht is geboden van de diverse projecten, de kosten en dekking, alsmede in de fasering van de uitvoering.

Tenslotte zijn in het zesde hoofdstuk de beslispunten opgesomd.

2. BELEIDSKADER.

2.1. Beleid hogere overheden.

Het nationale verkeers- en vervoerbeleid is er onder meer op gericht om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Dit beleid is onder meer vastgelegd in het "Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer" (SVV II) en verder uitgewerkt in het "Meerjarenplan Verkeersveiligheid". M.b.t. de verkeersveiligheid zijn de navolgende doelstellingen geformuleerd:

- in 2010 50% minder verkeersdoden dan in 1986;
- in 2010 40% minder ziekenhuisgewonden dan in 1986;
- in 2000 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985.

De landelijke ontwikkelingen m.b.t. de verkeersveiligheid (doden, gewonden, slachtoffers) zijn zodanig dat de doelstellingen moeilijk haalbaar zullen zijn.

Het is daarom dat medio 1997 door de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen en de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer een intentieverklaring is ondertekend over het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000".

Deze intentieverklaring behelst een intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid, teneinde de landelijke doelstellingen terzake te bereiken. Voor de inhoud van deze intentieverklaring wordt verwezen naar bijlage I, waarin een samenvatting is opgenomen van het startprogramma.

Verder is het convenant VERDI, dat staat voor "Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal, Integraal", van belang. Dit is een convenant tussen rijk, provincies en gemeenten, waarin de decentralisatie van diverse taken op het terrein van verkeer en vervoer tussen de diverse overheden is vastgelegd.

13

De regionale overheden, in casu de provincies, hebben onder meer tot taak om het nationale verkeers- en vervoerbeleid nader uit te werken voor de regio (lees provincie).

De provincie Limburg heeft hiertoe een "Provinciaal Mobiliteitsplan" (kortweg PMP) opgesteld (1996). In dit plan is aangegeven op welke wijze in de provincie Limburg de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen worden veiliggesteld.

Voorts dienen de lokale overheden - binnen de randvoorwaarden van zo'n PMP - lokale verkeers- en vervoersplannen op te stellen, waarin men gedetailleerd aangeeft hoe de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen worden gegarandeerd.

2.2. Gemeentelijk beleid.

In december 1992 accordeerde de gemeenteraad van Maastricht het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing". De hoofddoelstelling van dit strategische plan is: "Zorgdragen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad". Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers speerpunt van beleid. Maastricht conformeerde zich aan de landelijke doelstellingen m.b.t. de verbetering van de verkeersveiligheid.

Dit betekent dat gerelateerd aan de situatie in Maastricht het navolgende.

| soort verkeersslachtoffers | peiljaar 1985 | streefwaarde | |
|--|---------------|--------------|-----|
| 1996 | | | |
| verkeersdoden | 7 | 3 in 2010 | 3 |
| ziekenhuisgewonden | 96 | 65 in 2010 | 57 |
| verkeersslachtoffers (ernstig + minder ernstig) | 297 | 223 in 2000 | 282 |

Tabel I
Taakstellingen
verkeersveilig-
heid Maastricht

Uit bovenstaande tabel blijkt dat goede resultaten zijn geboekt m.b.t. de doelstellingen voor het terugdringen van het aantal ziekenhuisgewonden en voor de reductie van het aantal verkeersdoden, terwijl de doelstelling m.b.t. de reductie van het aantal verkeersslachtoffers thans nog niet is gerealiseerd.

Overigens is wel reeds enige jaren achtereenvolgend sprake van een (voorzichtige) daling van het aantal verkeersslachtoffers (Figuur 3). In paragraaf 3.2. wordt dieper ingegaan op de trends m.b.t. de verkeersveiligheid in Maastricht.

14

Tot nu toe is aan de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid gewerkt o.b.v. het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan uit 1992. Hierin is - vooruitlopend op het bovengenoemde raamplan - uitgewerkt op welke wijze de verkeersonveiligheid in Maastricht moet worden teruggedrongen. Inmiddels zijn praktisch alle maatregelen uit genoemd plan uitgevoerd.

Gelet op enerzijds de actualiteit van het lokale verkeersveiligheidsplan, de hiervoor geschetste verkeersveiligheidssituatie in Maastricht, alsmede anderzijds de recent overeengekomen intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid in het genoemde startprogramma is een actualisering van het maastrichtse verkeersveiligheidsbeleid opportuun.

3. ANALYSE VERKEERSONVEILIGHEID.

3.1. Inleiding.

Zoals reeds in de voorgaande hoofdstukken is aangehaald is de aanpak van de verkeersonveiligheid een weerbarstige materie. Mobiliteit maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het maatschappelijk leven. Derhalve zal een bepaalde mate van verkeersonveiligheid moeten worden geaccepteerd. Immers het absoluut voorkomen van verkeersslachtoffers kan slechts indien niemand nog beweegt. De opgave is dan ook om het aantal verkeersslachtoffers tot een minimum te reduceren.

De analyse van de verkeersonveiligheid richt zich dan ook op relevante trends m.b.t. verkeersonveiligheid.

In onderhavig hoofdstuk worden kort enkele relevante trends m.b.t. de verkeersveiligheid belicht. Hierbij wordt ingegaan op:

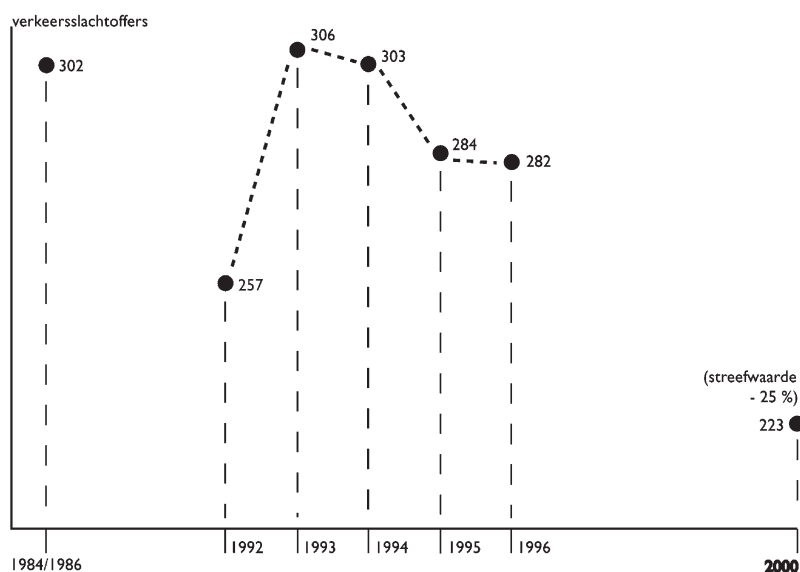
- de verkeersslachtoffers;
- de verschillende aandachtsgroepen;
- de vergelijking Maastricht-elders;
- de verkeersongevallenlocaties in Maastricht.

Tenslotte wordt ingegaan op het aspect “verkeersdreiging”.

3.2. Trends slachtoffers verkeersongevallen.

Voor het totaal aantal verkeersslachtoffers is sprake van een voorzichtige afname in onderhavige periode. Het gemiddelde aantal verkeersslachtoffers daalde licht t.o.v. de referentieperiode (1984 - 1986). Overigens is sinds 1994 voor het derde achtereenvolgende jaar sprake van een - zij het lichte - afname van het aantal gewonden.

Figuur 3
Ontwikkeling
verkeersslachtoffers
in Maastricht
1992 - 1996



Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer te Heerlen (1997)

Ook m.b.t. het aantal doden is sprake van een substantiële afname. De afgelopen 5 jaar waren gemiddeld 4 verkeersdoden te betreuren binnen de gemeente Maastricht, terwijl in de referentieperiode (1984-1986) gemiddeld 7 dodelijke verkeersslachtoffers/jaar voorkwamen.

Het aantal ziekenhuisgewonden, zijnde ernstig gewonden bij verkeersongevallen, in de periode 1985 - 1995 is afgenomen van circa 100 tot gemiddeld ongeveer 50! Derhalve is sprake van een sterke afname. Hiermee is de doelstelling m.b.t. de reductie van ziekenhuisgewonden reeds gehaald (65 in 2010).

3.3. Aandachtsgroepen verkeersonveiligheid.

In het verkeersveiligheidsplan 1992 van de gemeente Maastricht zijn diverse “aandachtsgroepen” m.b.t. de verkeersveiligheid onderscheiden.

Onderstaand wordt ingegaan op de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers binnen deze aandachtsgroepen:

- verkeersslachtoffers i.v.m. alcohol;
- verkeersslachtoffers onder fietsers;
- verkeersslachtoffers onder voetgangers.

Ongevallen i.v.m. alcohol.

In onderhavige periode is het aantal met alcohol gerelateerde verkeersslachtoffers niet substantieel toe- of afgenomen. Dit aantal schommelt jaarlijks tussen de 20 en 35.

Aangetekend wordt dat de met alcohol gerelateerde ongevallen veelal ernstig van aard zijn. In de periode 1989-1996 viel er in 6 gevallen een dode te betreuren bij dergelijke ongevallen.

16

Ongevallen met fietsers.

Het aantal fietsverkeersslachtoffers bedraagt zo'n 70 à 80 per jaar. Dit aantal is vrij stabiel.

Overeenkomstig bij de met alcohol gerelateerde ongevallen zijn ook de fietsongevallen veelal ernstig van aard. In de periode 1989-1996 viel er in 7 gevallen een dodelijke fietser te betreuren.

Ongevallen met voetgangers.

Het aantal voetgangers onder de verkeersslachtoffers bedraagt jaarlijks 20 à 40 en is niet aan grote veranderingen onderhevig. Alhoewel de afgelopen 2 jaar hogere aantallen zijn geregistreerd dan in de voorgaande jaren.

Ook de ongevallen met voetgangers zijn veelal ernstig van aard. In de periode 1989-1996 vielen er 11 doden onder voetgangers.

Conclusie.

De conclusie is dat - gelet op deze trends m.b.t. de verkeersongevallen voor de aandachtsgroepen "alcohol", "fietsers" en "voetgangers" - deze aandachtsgroepen ook in de toekomst de aandacht blijven vragen.

Immers van alle verkeersongevallen met dodelijke afloop is in tweederde van de gevallen (14/21) een persoon uit bovengenoemde aandachtsgroepen betrokken.

Op de voorgestane aanpak terzake wordt in het navolgende hoofdstuk verder ingegaan. In bijlage 2 zijn de terzake relevante tabellen opgenomen.

3.4. Vergelijking Maastricht-elders.

Onderstaand wordt de verkeersveiligheidssituatie in Maastricht vergeleken met andere - min of meer - vergelijkbare steden en met de gegevens voor de hele provincie Limburg. Vermeld wordt overigens dat deze gegevens ook reeds zijn gepresenteerd in het "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht" in 1996 en 1997.

In vergelijking met andere steden, zoals onder meer Groningen, Eindhoven, Tilburg, Leiden, Dordrecht en Nijmegen, is het aantal verkeersongevallen met letselschade in Maastricht erg laag te noemen. In Maastricht is sprake van zo'n 3 letselongevallen per 1000 inwoners, terwijl het gemiddelde in bovenstaand genoemde steden circa 7 per 1000 inwoners is.

In vergelijking met de hele provincie Limburg scoort Maastricht ook relatief goed m.b.t. de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers is in Maastricht ruim 30% lager dan het gemiddelde in de provincie Limburg.

Conclusie.

De conclusie is derhalve dat de verkeersveiligheidssituatie in Maastricht relatief gunstig is in vergelijking met andere - min of meer vergelijkbare - steden en het provinciale gemiddelde in Limburg.

Deze uitgangssituatie impliceert vervolgens wel dat de "winst", die nog kan worden geboekt, geringer zal zijn.

3.5. Verkeersongevallenlocaties.

Verkeersongevallen gebeuren overal, maar er zijn locaties waar met enige regelmaat ongevallen voorkomen. Vanzelfsprekend is bij deze locaties - indien mogelijk - een slagvaardige aanpak geboden.

Op basis van een analyse van de verkeersongevallen in Maastricht is in bijlage 3 een overzicht opgenomen van de verkeersongevallenlocaties, waar in de periode 1994-1996 tenminste 4 verkeersslachtoffers met letselschade zijn geregistreerd.

In totaal betreft het 22 locaties, waaronder 11 locaties met meer dan 5 verkeersslachtoffers in de periode 1994-1996. Dergelijke locaties worden ook wel “blackspots” genoemd. De maastrichtse blackspots zijn veelal gelegen op het hoofdwegennet (m.n. A2, Noorderbrug-tracé, Kennedybrug/singel). De aanpak van de met de A2 gerelateerde knelpunten geschiedt grotendeels in het kader van de voorgenomen reconstructie van de A2 (Tracé/MER A2 en A2-Interimmaatregelen).



Foto 1
Verbetering verkeersveiligheid door aanpak A2-
Stadstraverse

De verkeersonveiligheid in relatie tot de Maasbruggen kan wellicht in samenhang met de gehele problematiek van het Maaskruisende verkeer structureel worden aangepakt (MIT-project Maaskruisend verkeer).

Voorts blijkt dat voor een aantal blackspots reeds maatregelen zijn getroffen of in vergevorderd stadium van voorbereiding/uitvoering zijn. Dit betreft met name de nummers 1, 3, 5, 8, 10 en 11 (bijlage 3).

18



Foto 2
Kruispunt Via-
ductweg/Noor-
derbrug/
W.Alexanderweg:
Reductie ver-
keersongevallen
door verhoging
verlichtings-
niveau van
de openbare
verlichting en
verkeersregel-
installatie

Op wegvakken, waar een aantal verkeersongevallenlocaties samenvalt, wordt een trajectgewijze aanpak voorgestaan. Dit is onder meer aan de orde op het Noorderbrugtracé, Limburglaan en de Rijksweg (De Heeg).

Diverse verkeersveiligheidsknelpunten worden aangepakt in het kader van een werk-met-werkaanpak; wegonderhoud, OV-as, fietsverkeersplan.

Bij een aantal verkeersonveiligheidsknelpunten is sprake van met verkeerslichten ingerichte kruispunten. Hier wordt een uitbreiding van de controle op “rood-licht-negatie” voorgestaan (fotocamera's).

In het totaaloverzicht, dat in bijlage 3 is opgenomen, wordt een doorzicht gegeven naar de oorzaak en de mogelijke maatregelen.

Tongerseplein.

M.b.t. de verkeerssituatie op het Tongerseplein wordt het navolgende opgemerkt. In het verleden zijn vele discussies gevoerd over de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de inrichting van het Tongerseplein.

Foto 3
Overzicht Tongerseplein



19

De actuele situatie voor het Tongerseplein is als volgt. Het Tongerseplein verwerkt grote hoeveelheden verkeer; op de toe- en afleidende wegen worden de navolgende intensiteiten gemeten:

- | | | |
|------------------------|--------|----------|
| - Hertogsingel | 22.000 | mvt/etm; |
| - Tongerseweg | 24.000 | mvt/etm; |
| - Prins Bisschopsingel | 36.000 | mvt/etm; |
| - Tongersestraat | 7.000 | mvt/etm. |

Dit betekent dat dagelijks zo'n 45.000 motorvoertuigen het Tongerseplein passeren. Verder maken dagelijks zo'n 7.500 fietsers gebruik van het Tongerseplein.

Sinds enkele jaren is de voorrangssituatie op het Tongerseplein gewijzigd. Thans heeft naast het autoverkeer ook het fietsverkeer op het verkeersplein voorrang op het verkeer dat het verkeersplein nadert (1995). In 1996 zijn, naast een semi by-pass in de route Tongerseweg-Pr.Bisschopsingel, aanvullende attentieverhogende maatregelen getroffen om deze nieuwe voorrangssituatie te accentueren.

De verkeersveiligheid op het Tongerseplein blijft een aandachtspunt. Het aantal verkeersslachtoffers is in 1996 niet ingrijpend gewijzigd t.o.v. de voorgaande jaren. Hierbij moet overigens in acht worden genomen dat de gewijzigde situatie enige gewenning vraagt. Onderstaand wordt het aantal letselongevallen sinds 1994 weergegeven.

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|------------------|------|------|------|------|
| letselongevallen | 4 | 3 | 3 | 3 |

Tabel 2
Overzicht
letselongevallen
Tongerseplein
1994-1997

Om de verkeersveiligheidssituatie op het Tongerseplein te kunnen beoordelen is deze vergeleken met andere vergelijkbare rotondes in den lande (meerstrooks, fiets voorrang). Zulke rotondes komen op dit moment nog slechts bij twee gemeenten voor, in casu Maastricht en Venlo.

| naam - | gemeente | mvt/etm | fts/etm | gem.letsel. |
|-----------------|----------|---------|---------|-------------|
| Tongerseplein | (Ma.) | 45.000 | ± 7.500 | 3 à 4 |
| Emmaplein | (Ma.) | 32.000 | ± 7.500 | 2 |
| Koninginneplein | (Ve.) | 40.000 | ± 7.500 | 5 |
| Keulseplein | (Ve.) | 28.000 | ± 500 | 2 à 3 |

Tabel 3
Vergelijking
verkeersveilig-
heid diverse
rotondes

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat het ongevallenbeeld op het Tongerseplein niet substantieel afwijkt van vergelijkbare andere rotondes.

Voorts wordt vermeld dat - in het kader van Duurzaam Veilig Verkeer - landelijk afspraken zijn gemaakt m.b.t. een uniforme voorrangsregeling op rotondes binnen de bebouwde kom. Uitgangspunt hierbij is dat alle verkeer op de rotonde voorrang heeft op het verkeer dat de rotonde oprijdt, danwel verlaat. E.e.a. overeenkomstig de huidige situatie op het Tongerseplein. Ook de huidige vormgeving van het Tongerseplein komt overeen met de landelijke richtlijnen terzake.

Gelet op het hiervoor vermelde ligt het niet in de rede om reeds op korte termijn nadere maatregelen te treffen. Vanzelfsprekend wordt de verkeerssituatie op het Tongerseplein ook in de toekomst nauwlettend gevolgd.

3.6. Verkeersdreiging.

Met verkeersdreiging wordt bedoeld “onveiligheidsgevoelens in het verkeer”. Ook wordt wel gesproken over subjectieve verkeersonveiligheid.

Jaarlijks ontvangt de gemeente Maastricht tientallen verzoeken/klachten (veelal brieven) van burgers en instanties over verkeersonveilige situaties. Veelal verzoekt men de gemeente tot het treffen van maatregelen, teneinde de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren.

De bestendige gedragslijn terzake is dat n.a.v. de brief - indien nodig - een summier verkeersonderzoek wordt uitgevoerd en dat - n.a.v. het desbetreffende onderzoek - al dan niet overgegaan wordt tot het treffen van maatregelen. In alle gevallen wordt de brief beantwoord. Hoewel het primaat bij de aanpak van de verkeersonveiligheid ligt bij de aanpak van verkeersongevallenconcentraties wordt dus ook ingespeeld op het aspect “verkeersdreiging”.

4. AANPAK VERKEERSONVEILIGHEID.

De aanpak van de verkeersonveiligheid geschiedt d.m.v. een tweesporenbeleid:

- beleid/maatregelen gericht op de infrastructuur;
- beleid/maatregelen gericht op de weggebruiker.

In aanvulling hierop is thans ook de implementatie van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" aan de orde. E.e.a. geschiedt onderstaand op basis van het hiervoor geschetste tweesporenbeleid.

4.1. Beleid gericht op de infrastructuur.

M.b.t. de fysieke omgeving zijn de navolgende maatregelen aan de orde:

1. categorisering wegennet;
2. aanpak van verkeersongevallenconcentraties (knelpunten);
3. realisatie van verkeersluwe gebieden d.m.v. inrichting 30km-zones (verblijfsgebieden);
4. implementatie Startprogramma Duurzaam Veilig.

4.1.1. Categorisering wegennet.

In het kader van het startprogramma "Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" wordt gestreefd naar een meer eenduidige vormgeving van het wegennet in Nederland, teneinde de noodzakelijke duidelijkheid te verkrijgen. Meer duidelijkheid en herkenbaarheid leidt tot minder verkeersonveilige situaties.

Hiertoe moeten alle wegen worden ingedeeld in categorieën. Hierbij gaat het in eerste instantie om een onderscheid tussen twee hoofdcategorieën:

- verkeersruimte;
- verblijfsruimte.

In een verblijfsruimte is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie en v.v.. Verkeersaders hebben een functie hebben om (verblijfs)ruimten te ontsluiten of vormen verbindingen tussen gebieden. Op dergelijke wegen overheerst de verkeersfunctie.

Figuur 4
Functionele
catagorie-inde-
ling

| Wegcategorie | Wegvak | Kruispunt | Typering |
|--------------------|-------------|-----------|----------------------------|
| Stroomweg | | | Verkeersaders |
| Gebiedsontsluiting | | | |
| Erftoegangsweg | | | Wegen in verblijfsgebieden |
| Stromen | Uitwisselen | | |

Bij de categorisering van het wegennet wordt in het SDVV onderscheid gemaakt in:

1. Stroomwegen;
2. Ontsluitingswegen;
3. Erftoegangswegen.

Voorts wordt onderscheid gemaakt in de verschijningsvorm binnen en buiten de bebouwde kom (bibeko/bubeko).

Echter bij de toepassing op de maastrichtse situatie bibeko bleek deze categorie-indeling iets te grofmazig. Gelet hierop is voor de maastrichtse situatie bibeko gekozen voor een meer verfijnde categorie-indeling.

Deze verfijning voorziet erin om binnen de categorie ontsluitingswegen onderscheid te maken tussen hoofdontsluitingswegen en overige ontsluitingswegen. De hoofdontsluitingswegen maken onderdeel uit van het regionaal verbindend wegennet, terwijl de overige ontsluitingswegen m.n. een ontsluitende functie hebben op wijk- en buurniveau.

Beleidsmatig wordt - overeenkomstig de filosofie van SDVV, alsmede het gestelde in het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing" van Maastricht - ingezet op enerzijds bundeling/concentratie van het verkeer op hoofdwegen en anderzijds vergroting van verblijfsgebieden, die verkeersluw dienen te zijn.

Onderstaand weergegeven op welke wijze de maastrichtse - en de SDVV-categorie-indeling zich tot elkaar verhouden.

| Categorie-indeling Maastricht (binnen de bebouwde kom) | Categorie-indeling SDVV (binnen bebouwde kom) |
|---|--|
| Stroomweg | Stroomweg |
| Hoofdontsluitingsweg Ontsluitingsweg | Ontsluitingsweg |
| Erftoegangsweg / erf | Erftoegangsweg / erf |

Tabel 4
Categorie-indeling Maastricht versus landelijke voorschriften

Aldus ontstaat voor de gemeente Maastricht het navolgende beeld m.b.t. de categorisering van wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Tabel 5
Categorie-indeling Maastricht binnen en buiten de bebouwde kom

| Categorie-indeling Maastricht <u>binnen</u> bebouwde kom | Categorie-indeling Maastricht <u>buiten</u> bebouwde kom |
|--|--|
| Stroomweg | Stroomweg |
| Hoofdontsluitingsweg Ontsluitingsweg | Ontsluitingsweg |
| Erftoegangsweg / erf | Erftoegangsweg / erf |

In Figuur 5 op blz. 26 is een kaartbeeld van de categorisering van het wegennet in Maastricht opgenomen, waarbij de categorie erftoegangsweg en erf niet nader is uitgewerkt. Deze uitwerking vindt plaats i.k.v. de gebiedsgericht uitwerkingsplannen. Verder zijn in bijlage 4 de kenmerken en inrichtingseisen nader uitgewerkt voor de diverse categorieën wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

De categorisering is gebaseerd op de navolgende uitgangspunten:

- herkenbaarheid netwerk en wegtypen;
- maaswijdte netwerk;
- huidige inrichting, functie en gebruik.

Onderdeel van de categorisering is voorts het beleid m.b.t. de maximum rijsnelheden. Voor de wegen binnen de bebouwde kom geldt in beginsel een differentiatie tussen 30 km/u, 50 km/u en 70 km/u. Binnen de bebouwde kom geldt voor de categorieën stroomwegen en (hoofd)ontsluitingswegen in beginsel een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u.

Buiten de bebouwde kom bestaat in beginsel een differentiatie tussen 120 km/u, 100 km/u en 80 km/u. In het kader van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" komt buiten de bebouwde kom nog de mogelijkheid om 60 km/u in te stellen in verblijfsgebieden. Buiten de bebouwde kom geldt dan voor de categorieën stroomwegen en ontsluitingswegen in beginsel een maximumsnelheid van resp. 100/120 en 80 km/u.

25

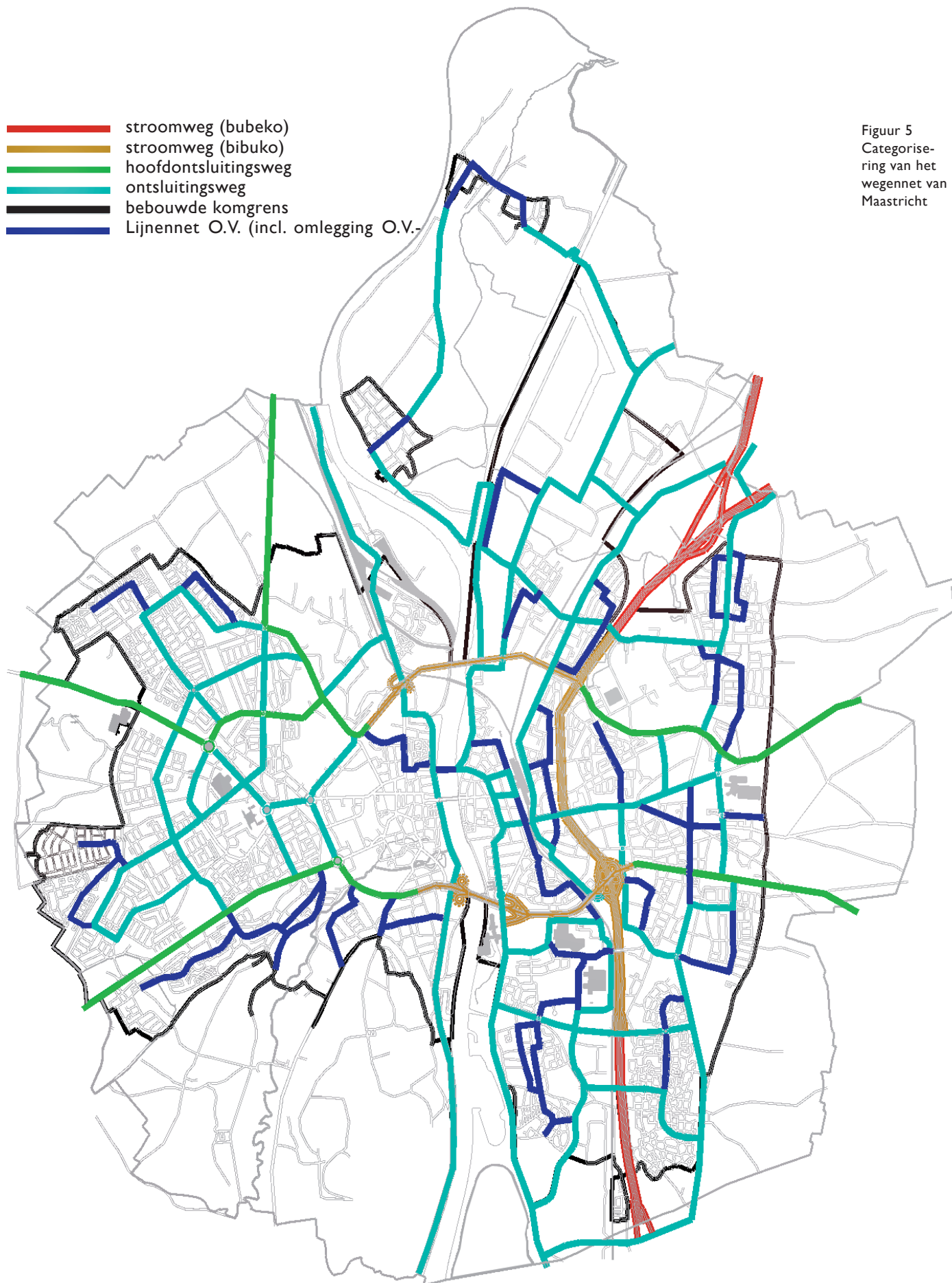
Onderstaande tabel geeft de relatie weer tussen de verkeersfunctie en de maximum-snelheid.

Tabel 6
Maximum snelheden binnen en buiten de bebouwde kom

| |
|--|
| <u>Buiten</u> bebouwde kom |
| * verkeersgebieden 80 km/u <u>of</u> 100 km/u <u>of</u> 120 km/u |
| * verblijfsgebieden 60 km/u |
| <u>Binnen</u> bebouwde kom |
| * verkeersgebieden 50 km/u <u>of</u> 70 km/u |
| * verblijfsgebieden 30 km/u (of stapvoets in erven) |

- stroomweg (bubeko)
- stroomweg (bibuko)
- hoofdontsluitingsweg
- ontsluitingsweg
- bebouwde komgrens
- Lijnennet O.V. (incl. omlegging O.V.-

Figuur 5
Categorise-
ring van het
wegennet van
Maastricht



Bij de categorisering van het wegennet speelt ook het openbaar vervoer een belangrijke rol. De routes van de buslijnen komen in overwegende mate overeen met de verkeersgebieden (ontsluitingswegen en stroomwegen). Waar de buslijnen door verblijfsgebieden lopen is bijzondere aandacht voor de inrichting van de weg geboden. Hierbij bestaan de volgende mogelijkheden:

- Er is sprake van een 30km-zone, waarbij bijzondere aandacht is gegeven aan de vormgeving van de snelheidsremmers (plateaus of wegversmallingen i.p.v. drempels);
- Er is sprake van een 30km-zone, waarbij gelet op het belang en de functie van de buslijn snelheidsremmende maatregelen op de busroute achterwege blijven;
- Er is sprake van een 50km-weg (voorrang geregeld).

Foto 4
Bebouwde komgrens Borgharen



Voorts wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de “bebouwde komgrens”. Immers op deze locaties wijzigt het snelheidsregime.

Voorgesteld wordt om - naast de plaatsing van de reguliere bebording - waar nodig ook de inrichting zodanig aan te passen dat de weggebruiker “vanzelfsprekend” zijn weggedrag aanpast. Zulks wordt tevens in het kader van het SDVV en landelijke richtlijnen (BABW) voorgeschreven.

27

De situatie voor de voetganger dient met grote zorg in ogenschouw te worden genomen. Uitgangspunt hierbij is de veiligheid voor de voetganger, gelet op de kwetsbaarheid van deze categorie verkeersdeelnemers.

In het bijzonder is de oversteekbaarheid van de wegen met een verkeersfunctie hierbij van belang.

In beginsel staan hierbij de navolgende oplossingsrichtingen open:

- voetgangersoversteekplaats (“zebra of VOP”);
- middengeleider met kanalisatiestrepen;
- kanalisatiestrepen;
- geen voorzieningen.

Bij alle oplossingsrichtingen wordt passende bebording geplaatst.

Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) worden in Maastricht toegepast in de navolgende situaties:

- bij verkeerslichten;
- bij rotondes.

Verder worden VOP's toegepast indien:

- sprake is van locaties waar veel voetgangers oversteken;
- sprake is van een verantwoord snelheidsbeeld (tenminste 85% van het gemotoriseerd verkeer rijdt langzamer dan 50 km/u).

Tenslotte geldt dat VOP's - in beginsel - niet worden toegepast in woonerven of "30km-zones". De bovenstaand genoemde criteria zijn de landelijke criteria terzake.

Afhankelijk van de situatie kan dus worden gekozen voor een anderssoortige oplossing. Voorop hierbij staat de veiligheid van de voetganger.

Voor de maastrichtse situatie is het wegennet t.b.v. dit verkeersveiligheidsplan globaal door-geelicht en is een beeld geschetst van de huidige situatie. De aanpassing van het wegennet - zodat vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming worden gebracht - o.b.v. "Duurzaam Veilig" vergt grote investeringen.

Gelet op de hoge kosten wordt de navolgende aanpak voorgesteld.

Een belangrijk deel van de kosten hangt samen met het scheiden van fiets- en autoverkeer op wegen met een verkeersfunctie. Deze maatregelen zijn reeds opgenomen in het "Fietsverkeersplan". Uitvoering vindt dan ook voornamelijk in dat kader plaats.

De benodigde aanpassingen worden mede geëffectueerd in het kader van de implementatie van het "Startprogramma Duurzaam Veilig 1997-2000: Tweede fase". Deze tweede fase start in het jaar 2000. In dat kader wordt door het rijk tevens een subsidieregeling ontwikkeld, die voorziet in een tegemoetkoming in de kosten.

28

Voorts worden benodigde aanpassingen aan het wegennet in relatie tot de categorisering zoveel als mogelijk in het kader van onderhoud, rioolvervanging etcetera (werk-met-werk) meegenomen.

4.1.2. Aanpak van verkeersongevallenconcentraties.

In hoofdstuk 3 is een analyse opgenomen van knelpunten m.b.t. de verkeersonveiligheid. Op een groot aantal van deze punten zijn reeds maatregelen getroffen, danwel zijn reeds maatregelen in voorbereiding.

Voorts resteert nog een aantal knelpunten, waarvoor nog geen maatregelen voorzien zijn. Deze worden t.z.t. in het jaarlijks op te stellen "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht" opgenomen t.b.v. aanpak terzake.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de fasering van diverse nu reeds voorziene maatregelen.

Naast de aanpak van knelpunten, waar de verkeersveiligheid in het geding is, wordt de preventieve aanpak van diverse kruispunten en wegvakken gecontinueerd.

Bij zich voordoende kruispuntreconstructies zal - gelet op de positieve effecten voor de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid (milieu) - steeds nadrukkelijk de mogelijkheid worden gezien om het kruispunt te reconstrueren in de vorm van een rotonde.

Foto 5
Ronde
Dr.Bakstraat/
Keurmeesters-
dreef/Beeldsni-
dersdreef



4.1.3. Inrichting verkeersluwe gebieden.

Onderdeel van het "Startprogramma Duurzaam Veilig 1997-2000" is een versnelling van de totstandkoming van 30km-zones. Landelijk is afgesproken dat in 2000 tenminste 50% van de verblijfsgebieden moet worden ingericht als 30km-zone.

In verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom kunnen, naar analogie van de 30km-zones binnen de bebouwde kom, zgn. 60km-zones worden ingesteld.

De gemeente Maastricht heeft - d.m.v. de uitvoering van verkeersleefbaarheidsplannen - in het verleden reeds voortvarend de inrichting van verkeersluwe gebieden (m.n. 30km-zones, woonerven en voetgangersgebieden) ter hand genomen. Inmiddels is in Maastricht zo'n 70% van het verblijfsgebied ook als zodanig ingericht.



Foto 6
30km-zone in
Hazendans

30

Tot de delen van Maastricht, die nog als 30km-zone ingericht moeten worden, behoren o.a. delen van Daalhof, Belfort, Campagne en Heer. In Figuur 6 op blz. 30 is een kaartbeeld opgenomen, waarop de situatie m.b.t. 30km-zones is weergegeven. In het kader van het "SDVV; eerste fase" betreft het in beginsel een "sobere inrichting" (bebording, entree, markering). In de tweede fase (na 2000) kunnen de benodigde resterende aanvullende werkzaamheden worden gerealiseerd, zo is vastgelegd in het SDVV.

Getracht wordt om daarbij zoveel als mogelijk via een gebiedsgerichte aanpak te werk te gaan. E.e.a. overeenkomstig de aanpak i.k.v. de verkeersleefbaarheidsplannen. Daarnaast zal - om pragmatische redenen - m.b.t. de 30km-zones een werk-met-werkaanpak worden toegepast (m.n. rioolvervangingen).

- Bebouwde komgrens
- wegen met verkeersfunctie
- gerealiseerde verblijfsgebieden

Figuur 6
Situatie verblijfsgebieden in Maastricht



M.b.t. de 60km-zones, zijnde de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom, wordt opgemerkt dat zulks in Maastricht in beginsel op de navolgende wegvakken van toepassing is:

- diverse wegen Maastricht zuidwest;
- diverse wegen omgeving Borgharen en Itteren;
- diverse wegen stadsrand Maastricht oost.

Dit betreft wegen buiten de bebouwde kom, die tot de categorie “erftoegangswegen” behoren.

Met betrekking tot de kosten, de dekking en de fasering van deze maatregelen wordt verwezen naar het jaarlijks door de raad te accorderen “Mobiliteits- en Verkeersprogramma”.

4.1.4. Implementatie verkeersregels Duurzaam Veilig.

Onderdeel van het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000 is een aanpassing van enkele verkeersregels. Overigens moet de wetgeving terzake nog worden aangepast, hetgeen betekent dat de wijzigingen nog niet definitief zijn. In het SDVV zijn de navolgende wijzigingen opgenomen:

- Op alle wegen met een verkeersfunctie, i.c. de stroom-, verbindings- en ontsluitingswegen, moet de voorrang zodanig geregeld zijn, dat het verkeer op de verkeersaders voorrang heeft op het verkeer van de toeleidende (ondergeschikte) wegen. Ook op kruispunten van twee verkeersaders moet de voorrang expliciet worden geregeld. Voor de maastrichtse situatie is het wegennet doorgelicht en zijn gewenste aanpassingen aangegeven. E.e.a. o.b.v. een aantal criteria m.b.t. vorm, functie en gebruik (zie bijlage 4);
- Alle verkeer van rechts krijgt voorrang, indien de voorrang niet d.m.v. bebording is geregeld. Dit betekent dat ook de fietser van rechts voorrang krijgt op het autoverkeer. De landelijke regelgeving behoeft aanpassing. Verwacht wordt dat deze wijziging in 1999 geïmplementeerd is. Aangetekend wordt overigens dat zulks in de praktijk met name van toepassing is in de verkeersluwe gebieden (30km-zones), aangezien de voorrang op verkeersaders is geregeld. De fietser heeft hierdoor slechts voorrang in die gebieden, waar sprake is van lage snelheden. De implementatie van deze regel in de maastrichtse situatie loopt integraal mee met bovengenoemd punt;
- Gestreefd wordt naar een uniforme voorrangregeling op rotondes. In 1999 moet terzake nieuwe regelgeving van kracht zijn. Zeer waarschijnlijk wordt de regeling zodanig dat alle verkeer op de rotondes voorrang krijgt op het verkeer dat de rotonde oprijdt. In Maastricht is de voorrang voor het autoverkeer op rotondes reeds zodanig geregeld. De rotonde Via Regia vormt hierop een uitzondering. Hier moet het langzaam verkeer “op” de rotonde voorrang verlenen aan het autoverkeer dat de rotonde oprijdt. Waarschijnlijk zal - in het kader van het SDVV - de rotonde Via Regia moeten worden aangepast i.v.m. de voorrangregeling.

- Bromfietzers zouden voortaan op de rijbaan moeten, m.u.v. 80km/u-wegen. De landelijke regelgeving moet hiertoe nog worden gewijzigd. Verwacht wordt dat deze wijziging in 1999 geëffectueerd is. Alsdan is doorwerking in de maastrichtse situatie aan de orde.

Voor de implementatie van de nieuwe verkeersregels wordt in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000 per wegbeheerder een basisbijdrage beschikbaar gesteld.

4.2. Beleid gericht op weggebruiker.

Verkeersdeelnemers van alle leeftijden dienen adequaat te worden opgeleid en geïnformeerd en waar nodig te worden gecontroleerd. Een evenwichtig verkeersveiligheidsbeleid richt zich dus naast de infrastructuur tevens op de mens als vormgever en gebruiker ervan. Omdat de gemeente Maastricht een duurzaam veilig verkeersbeleid voorstaat, betekent dit dat de gemeente Maastricht ook een verantwoordelijkheid heeft voor het bevorderen van “een veilig verkeersgedrag” van eenieder. In dit kader kunnen drie invalshoeken worden onderscheiden:

- verkeerseducatie;
- voorlichting c.q. communicatieve activiteiten;
- verkeerstoezicht.

De afgelopen jaren zijn diverse nieuwe “vervoermiddelen” en daarmee “nieuwe weggebruikers” geïntroduceerd (brommobiel, skeelers, snorfietzen). In relatie tot de verkeersregelgeving in algemene zin en de verkeersveiligheid in het bijzonder hebben deze de aandacht. Echter het is ondoenlijk om hierop als lokale overheid adequaat in te spelen, zonder dat terzake landelijke regelgeving bestaat. Terzake wordt dan ook de landelijke regelgeving afgewacht.

4.2.1. Verkeerseducatie.

33

Verkeersdeelnemers moeten worden voorbereid op hun rol in het verkeer. Verkeerseducatie vervult hierbij een belangrijke rol.

Het doel van de school is om kinderen voor te bereiden op een positief functioneren in de maatschappij door middel van de overdracht van benodigde kennis en vaardigheden.

Ten aanzien van verkeerseducatie is essentieel:

- een positief ingestelde attitude als verkeersdeelnemer nu en in de toekomst;
- kennis van verkeers- en gedragsregels.

Naast de school hebben met name de ouders de taak hun kinderen een gepast verkeersgedrag aan te leren.

Binnen het onderwijs is via de wettelijk voorgeschreven kerndoelen de aandacht voor verkeerseducatie geregeld. Vanzelfsprekend beslissen de scholen zelf over de wijze waarop men hieraan invulling geeft.

In het kader van de decentralisatie van taken op onderwijsgebied van het rijk naar de gemeenten wordt gestreefd naar een integrale aanpak tussen onderwijs en andere beleidsterreinen. Mede gelet hierop is er in Maastricht voor gekozen om de interne sturing binnen de gemeente m.b.t. alle facetten van het educatieve beleid te laten plaatsvinden door de dienst Kunst, Cultuur en Onderwijs, afdeling onderwijs en educatie (KCO).

Voorts kan het item “verkeerseducatie” periodiek aan de orde worden gesteld in het “Educatief beraad”, waarin schoolbesturen overleg voeren met de gemeente. In dat kader kunnen de schoolbesturen hun wensen m.b.t. een eventuele intensivering of ondersteuning inbrengen.

Naast de inbedding van het “verkeersonderwijs” binnen het reguliere onderwijs wordt ook op een andere wijze aandacht besteed aan verkeerseducatie. Dit betreft met name educatie aan andere doelgroepen, dan de scholieren. Een voorbeeld hiervan is de seniorenrit. In de navolgende paragraaf wordt hierop nader ingegaan, aangezien e.e.a. is ingebed in het werkplan van het “Overleg Veilig Verkeer”.

4.2.2. Voorlichting.

Gelet op de ervaringen in het verleden wordt voorgesteld om de werkwijze m.b.t. communicatieve en voorlichtingsactiviteiten, die door het “Overleg Veilig Verkeer” worden gecoördineerd en geïnitieerd, te continueren. Hiertoe stelt de werkgroep jaarlijks een werkplan op.

Voorts wordt voorgesteld om hierbij het primaat te leggen bij de navolgende aandachtsgroepen:

- fietsers (doelgroep: jongeren en ouderen);
- voetgangers (doelgroep: jongeren en ouderen);
- alcohol (doelgroep: jonge automobilisten);
- rood-licht-negatie.

Ter informatie worden onderstaand de verkeersveiligheidsactiviteiten genoemd, die in het werkplan 1998 zijn opgenomen:

- schoolspecifieke activiteiten (diaserie Maastricht, autochaos etc.);
- voorlichting verkeersregels;
- slogans verkeersveiligheid;
- karnavalsactie m.b.t. alcoholgebruik;
- voorlichtingsavond gehandicapten;
- alcoholgebruik bij examenfeesten (veel succesbrief);

- gericht verkeerstoezicht Noorderbrug;
- rijvaardigheidsrit voor ouderen;
- 9e nationale straatspeeldag;
- theoretische en praktische verkeersproef op basisschool (incl. fietscontroles);
- voorlichting over beveiligingsmiddelen;
- actie "De scholen zijn weer begonnen";
- verkeersveiligheidsdag;
- "Verlichtingscampagne" fiets;
- campagne "Veilig brommen";
- campagne "Veilig op de fiets".

Foto 7
Verkeersbrigadiers in actie op de Ambyerstraat-Noord



35

Voorts dient de voorlichting omtrent nieuwe verkeerssituaties (reconstructies) te worden uitgebreid. Hierbij kan worden gedacht aan informatieverstrekking "op de weg" en via de gebruikelijke mediakanalen (o.a. lokale omroep, huis-aan-huisbladen). Op deze wijze worden weggebruikers nog adequater geïnformeerd.

Tenslotte wordt vermeld dat in het kader van het Startprogramma de nodige informatie wordt verspreid m.b.t. de wijzigende voorrangsregels etcetera. Opgenomen is dat het rijk en de Regionale Organen Verkeersveiligheid daarbij een coördinerende rol vervullen.

4.2.3. Verkeerstoezicht.

Verkeerstoezicht is essentieel in het verkeersveiligheidsbeleid. Zonder verkeerstoezicht gedraagt een deel van de verkeersdeelnemers zich roekeloos. Een dergelijk gedrag leidt vervolgens tot (ernstige) ongelukken.

De politie is verantwoordelijk voor verkeerstoezicht. Echter de taak “verkeerstoezicht” staat onder grote druk, gelet op de vele concurrerende aandachtsgebieden. Mede hierom is het zaak om in het driehoeksoverleg (justitie, politie en bestuur) concrete afspraken te maken omtrent de tijdsbesteding aan o.a. “verkeerstoezicht”.

Op basis hiervan kan op lokaal/regionaal niveau overleg plaatsvinden omtrent de invulling van het toezicht (bv. snelheid, alcohol, rood-licht en locaties).



Foto 8
Gericht verkeers-toezicht op de Noorderbrug

36

Voorts wordt - in overleg met de politie - verruiming van de inzet van andere controletechnieken gezien. Het betreft zogenaamde rood-licht-camera's en camera's t.b.v. snelheidscontroles. M.b.v. deze middelen kan een effectievere controle plaatsvinden op m.n. locaties, waar sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt. Doel daarbij is dat een meer toegespitst verkeerstoezicht leidt tot gedragsverandering.

Gepleit wordt om deze keuzes voor de maastrichtse situatie in het structurele overleg tussen de politie en het “Overleg Veilig Verkeer” te maken.

Voorts wordt vermeld dat momenteel nagedacht wordt over zogenaamde “bestuurlijke boetes” in het kader van de verkeerswetgeving. Alsdan zouden, naar analogie van de handhaving m.b.t. het betaald parkeren, wegbeheerders in staat worden gesteld om zelf de handhavingstaak ter hand te nemen. Besluitvorming over een dergelijke ontwikkeling moet overigens nog plaatsvinden.

5. UITVOERING EN MONITORING.

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens een doorkijk naar de uitvoering geboden, alsmede naar de wijze waarop de dekking van de kosten wordt vormgegeven. Tenslotte wordt kort ingegaan op te verwachten effecten en de wijze waarop de monitoring plaatsvindt.

5.1. Uitvoeringsprogramma.

In het uitvoeringsprogramma wordt een globaal doorzicht geboden naar uitvoeringsmaatregelen. Voorts wordt globaal inzicht geboden in de fasering van de uitvoering. Overigens is deze opsomming - zoals vermeld - niet limitatief, maar indicatief.

Voortdurend kunnen zich nieuwe knelpunten/aandachtspunten aandienen, die een snelle aanpak behoeven. Deze (flexibele) aanpak wordt - overeenkomstig de bestendige gedragslijn - gehandhaafd.

Tabel 7
Uitvoering-
programma
Verkeersveilig-
heid

| nr. | maatregel | jaar |
|-----|--|----------------|
| 1 | aanpassen wegennet n.a.v. categorisering (inc. max. snelheden) | 2000-2010 |
| 2 | uitbreiding 30km-zones in o.a. delen van Daalhof en Belfort. | continu |
| 3 | inrichting diverse 60km-zones | v.a. 1999 |
| 4 | gericht verkeerstoezicht/handhaving op o.m. Noorderbrugtracé, Kennedybrug/tracé en Rijksweg (De Heeg). | continu |
| 5 | continueren div. voorlichtings- en communicatieprojecten i.k.v. werkgroep "Veilig Verkeer" | continu |
| 6 | verkeerseducatie | continu |
| 7 | reconstructie kruispunt Potteriestraat-Terra Cottalaan | 1998 |
| 8 | reconstructie kruispunt Aramislaan-Artagnanlaan-Medoclaan | 1999 |
| 9 | reconstructie kruispunt Gewantmakersdreef-Keurmeestersdreef | 2000 |
| 10 | coördinatie VRI's Noorderbrugtracé | 1998 / 1999 |
| 11 | doorwerking nieuwe verkeersregels i.k.v. "Duurzaam Veilig" | v.a. 1999 |
| 12 | coördinatie VRI's Limburglaan | 1998 |
| 13 | reconstructie kruispunt Cabergerweg-Fort Willemweg | 1999 / 2000 |
| 14 | aanpassing kruispunt Koningsplein-Oranjeplein-Scharnerweg | 1998 / 1999 |
| 15 | W.Alexanderweg-Balijeweg | p.m. |
| 16 | rotonde Koningin Emmaplein | 2000 |
| 17 | uitvoering maatregelen "Fietsverkeersplan" | v.a. 1997 |
| 18 | aanpassing bebouwde komgrenzen | v.a. 1998 |
| 19 | aanpassing rotonde Via Regia (eventueel n.a.v. landelijke regelgeving) | p.m. (na 1999) |
| 20 | preventieve aanpak kruispunten/wegvakken i.k.v. werk-met-werk (rioolvervanging, wegonderhoud) | continu |

Sommige van bovenstaande projecten zijn reeds opgenomen in het "Jaarprogramma mobiliteit-verkeer 1998". Andere projecten worden te zijner tijd in het "Jaarprogramma mobiliteit-verkeer" opgenomen.

5.2. Kosten en dekking.

De kosten die gepaard gaan met de uitvoering van de maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan kunnen op voorhand moeilijk worden geraamd. Dit mede gelet op het feit dat de kosten in belangrijke mate zullen samenhangen met de benodigde maatregelen in het kader van de categorisering van het wegennet. Hiervoor bestaan momenteel nog slechts globale richtlijnen.

De kosten voor de uitvoeringsmaatregelen worden ingepast binnen de bestaande financiële beleidskaders voor het verkeers/mobiliteitsbeleid, terwijl verder een beroep wordt gedaan op subsidies van rijk en provincie. Verder vindt uitvoering dus plaats d.m.v. een integrale aanpak (onderhoud, OV-as, fietsplan etc.).

40



Zoals reeds hiervoor vermeld wordt de uitvoering (fasering, kosten, dekking) van de in het verkeersveiligheidsplan opgenomen maatregelen - in programmatisch opzicht - ter hand genomen via het - jaarlijks op te stellen - "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht".

Foto 9
Werk met
werk maken in
kader van de
reconstructie
Akersteenweg

5.3. Effecten.

Gelet op de grote omvang van het uitvoeringsprogramma vergt de feitelijke uitvoering vele jaren (tot circa 2010). Effecten van het uitgevoerde beleid kunnen evenwel reeds op korte termijn worden waargenomen. De te verwachten effecten zijn:

- een afname van de objectieve verkeersonveiligheid (minder verkeersslachtoffers);
- een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid (onveiligheidsgevoelens);
- een verbetering van de verkeersleefbaarheid in met name de verblijfsgebieden (o.a. woongebieden).

5.4. Monitoring.

In het “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, dat ieder najaar verschijnt, wordt inzicht gegeven in de ontwikkelingen m.b.t. de verkeersonveiligheid.

Het belangrijkste meetinstrument, dat bij de evaluatie wordt gehanteerd, zijn de “verkeersongevalgegevens”, die periodiek worden verstrekt door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

6. BESLISPUNTEN

Voorgesteld wordt het verkeersveiligheidsbeleid vorm en inhoud te geven door:

- A. het aspect verkeersveiligheid integraal mee te nemen bij ruimtelijke ontwikkelingen en het wegenbeheer;
- B. de - in het kader van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" opgestelde - maatregelen voor te bereiden en zonodig en mogelijk uit te voeren:
 - categorisering wegennet;
 - herijking maximum snelheden;
 - uitbreiding 30km-gebieden binnen de bebouwde kom;
 - voorrangsituaties verkeersaders (inventariseren, zonodig aanpassen);
 - voorrang fiets van rechts;
 - uniformering voorrang rotondes;
 - bromfiets op de rijbaan binnen de bebouwde kom;
 - invoering 60km-gebieden buiten de bebouwde kom.
- C. de categorisering van het wegennet - overeenkomstig het kaartbeeld op blz. 26 - vast te stellen en te implementeren, opdat vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming worden gebracht. E.e.a. geschiedt zoveel als mogelijk in de vorm van een werk-met-werkaanpak (ruimtelijke ontwikkelingen, wegenbeheer, rioolvervanging etc.). De in dit kader aan te pakken routes zijn weergegeven op figuur 5.
- D. primair de aanpak van de verkeersonveiligheidsknelpunten (objectieve verkeersonveiligheid) te continuëren. Getracht wordt deze aanpak - zoveel als mogelijk - te integreren in de benodigde aanpassingen in het kader van de categoriseringsmaatregelen.
- E. in te blijven spelen op signalen van burgers en instanties m.b.t. "verkeersdreiging" (subjectieve verkeersonveiligheid), waarbij o.a. nader onderzoek wordt verricht naar de ernst van de problematiek.
- F. de op de weggebruiker gerichte aanpak, die geschiedt onder verantwoordelijkheid van het "Overleg Veilig Verkeer", te continueren. De aandachtsgroepen "alcohol", "fietsers" en "voetgangers" zouden - gelet op de betrokkenheid bij ernstige verkeersongevallen - ook in de toekomst prioriteit moeten krijgen.
- G. voldoende aandacht te bieden aan "verkeerseducatie". Verkeerseducatie behoort tot de kerndoelen van het basis- en voortgezet onderwijs. Het item "verkeerseducatie" wordt periodiek aan de orde gesteld in het "Educatief beraad", waarin schoolbesturen overleg voeren met de gemeente.
De interne sturing binnen de gemeente m.b.t. alle facetten van het educatieve beleid vindt plaats door de dienst "Kunst, Cultuur en Onderwijs, afdeling onderwijs en educatie" (KCO).

- H. m.b.t. het verkeerstoezicht jaarlijks - in het kader van het “Overleg Veilig Verkeer” - afspraken te maken omtrent de relevante wegvakken (gevaarlijke routes) en/of thema’s (bv. alcohol), waarop het verkeerstoezicht geconcentreerd wordt ingezet. Alsdan is een optimale koppeling tussen enerzijds de verkeersonveiligheidsproblematiek en anderzijds de prioriteiten m.b.t. het verkeerstoezicht gewaarborgd.
- I. te komen tot uitvoering via het jaarlijks aan de raad voor te leggen “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, waarin wordt aangegeven welke projecten op welk tijdstip worden uitgevoerd, alsmede wordt de stand van zaken belicht m.b.t. de in uitvoering zijnde maatregelen/projecten.
- J. de uitvoering in financieel opzicht te laten plaatsvinden binnen de bestaande financiële beleidskaders, subsidies van rijk en provincie, alsmede door een integrale aanpak (onderhoud, OV-as, fietsplan etc.).
- K. de verkeersveiligheid te monitoren d.m.v. het “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, dat jaarlijks verschijnt.

BIJLAGE I:

STARTPROGRAMMA DUURZAAM VEILIG.

Medio 1997 is door de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen en de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer een intentieverklaring ondertekend over het "Startprogramma Duurzaam Veilig 1997-2000".

Deze intentieverklaring behelst een intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid, teneinde de landelijke doelstellingen terzake - te weten 50% minder verkeersdoden, 40% minder ziekenhuisgewonden in 2010 t.o.v. 1985 en 25% minder verkeersslachtoffers in 2000 t.o.v. 1985 - te bereiken.

Hierbij wordt gestreefd naar een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoersysteem. Hieronder wordt verstaan een veilig en duidelijk wegbeeld voor de weggebruiker. Zo'n wegbeeld ontstaat indien in het hele land bepaalde verkeerssituaties uniform worden vormgegeven.

Teneinde dit proces vorm en inhoud te geven hebben partijen dus een intentieverklaring ondertekend. Deze heeft met name betrekking op het "Startprogramma Duurzaam Veilig; fase I". Fase I loopt van 1997 tot en met 2001.

In 1999 worden afspraken gemaakt omtrent de vormgeving van de tweede fase.

Inhoud.

Onderstaand wordt het "Startprogramma Duurzaam Veilig; fase I" toegelicht, dat uit 5 gebieden bestaat:

1. infrastructurele maatregelen en nieuwe regelgeving;
2. aanvullende inzet op handhaving;
3. educatie en voorlichting;
4. actieve kennisoverdracht;
5. de start van de planvorming van de tweede fase.

45

Voor het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid is m.n. onderdeel I: "Infrastructurele maatregelen en nieuwe regelgeving" van belang.

Hierop wordt onderstaand verder ingegaan:

- a. Indeling van het wegennet:

Het wegennet moet worden gecategoriseerd in 3 types (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen). Voor ieder wegtype worden suggesties/richtlijnen afgegeven omtrent vorm, functie en gebruik.

- b. Voorbereiding maximumsnelheid 30 km/uur:
Het is de bedoeling dat binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/uur gaat gelden. Wegbeheerders kunnen wegen aanwijzen, waarvoor een andere snelheid geldt (bijv. 50 km/u of 70 km/u). In 1998 moeten wegbeheerders terzake een plan opstellen.
- c. Uitbreiding 30 km-gebieden:
Vooraleerst worden 30km-gebieden in aantal en omvang uitgebreid. Hierbij is een fasering voorzien, waarbij eerst een sobere inrichting wordt voorgesteld (in/uitritconstructies, borden, markeringen, plateaus/drempels alleen op knelpunten). In een later stadium kan de inrichting dan verder worden vervolmaakt, overeenkomstig de richtlijnen.
- d. Voorrang op verkeersaders:
Verkeer op de wegen met een verkeersfunctie moet voorrang krijgen op verkeer uit de verblijfsgebieden. Op twee kruisende verkeersaders moet de voorrang expliciet geregeld worden.
- e. Voorrang fiets van rechts:
Overeenkomstig de situatie in andere landen in Europa wordt omstreeks 1999 een regel ingevoerd dat alle verkeer van rechts voorrang heeft. Gelet op het feit dat op verkeersaders de voorrang expliciet is geregeld, betekent dat deze regel m.n. in verblijfsgebieden van toepassing is.
- f. Aanpassing voorrang rotondes:
Voorrangregels op rotondes moeten uniform zijn. Waarschijnlijk krijgt alle verkeer op de rotonde voorrang. Uiterlijk in 1999 wordt landelijke regelgeving terzake ingevoerd. Alsdan moeten wegbeheerders tot herinrichting overgaan.
- g. Bromfiets op de rijbaan:
Bromfietzers moeten voortaan op de rijbaan. Uiterlijk in 1999 moet de regelgeving hierop worden aangepast. Op 80km-wegen daarentegen zou de brommer ook in de toekomst op het fietspad moeten blijven.
- h. Invoering 60km-gebieden:
Verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom zouden moeten worden ingericht als een 60km-gebied.

46

Financiën.

De totale kosten van dit startprogramma zijn globaal geraamd op *f* 400 miljoen. Hiervoor stelt het rijk een rijksbijdrage beschikbaar van *f* 200 miljoen. De andere overheden moeten de overige kosten dragen, die gepaard gaan met aanpassingen van hun eigen wegen.

Van de *f* 200 miljoen wordt *f* 60 miljoen verdeeld tussen wegbeheerders in de vorm van een zogenaamde "basisbijdrage". Uitgaande van een bijdrage van *f* 500,- per kilometer weglengte zou de gemeente Maastricht kunnen rekenen op een "basisbijdrage" van circa *f* 250.000,- à *f* 300.000,-.

Verder wordt f 5 miljoen t.b.v. aanpassing van rotondes projectgewijs verdeeld (max. 50% v.d. kosten).

Voor “30km- en 60km-projecten” bij provincies en gemeenten wordt f 120 miljoen beschikbaar gesteld. Deze middelen worden gereserveerd o.b.v. voorintekening van wegbeheerders. De bijdrage voor 30km/60km-projecten is maximaal 40% van de uitvoeringskosten.

BIJLAGE 2

ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID ONDERSCHIEDEN NAAR DIVERSE AANDACHTSGEBIEDEN

Tabel 8: Aantal verkeersslachtoffers naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

| jaar | aantal gewonden | w.v. met ziekenhuisopname | aantal doden |
|----------------------|-----------------|---------------------------|--------------|
| peilgetal: 1984-1986 | 297 | 96 | 7 |
| 1992 | 257 | 31 | 3 |
| 1993 | 306 | 43 | 1 |
| 1994 | 303 | 56 | 7 |
| 1995 | 284 | 63 | 7 |
| 1996 | 282 | 57 | 3 |
| gemid. 1992-1996 | 286 | 50 | 4 |

Tabel 9:

Aantal verkeersslachtoffers i.v.m. alcohol naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

| jaar | aantal gewonden | w.v. met ziekenhuisopname | aantal doden |
|------------------|-----------------|---------------------------|--------------|
| 1989 | 37 | 15 | 0 |
| 1990 | 21 | 8 | 1 |
| 1991 | 25 | 6 | 2 |
| 1992 | 25 | 6 | 0 |
| 1993 | 32 | 4 | 0 |
| 1994 | 30 | 5 | 2 |
| 1995 | 30 | 11 | 1 |
| 1996 | 23 | 6 | 0 |
| gemid. 1989-1996 | 28 | 8 | 0,75 |

Tabel 10: Aantal fietsverkeersslachtoffers naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

| jaar | aantal gewonden | w.v. met ziekenhuisopname | aantal doden |
|------------------|-----------------|---------------------------|--------------|
| 1989 | 88 | 20 | 0 |
| 1990 | 92 | 26 | 2 |
| 1991 | 74 | 17 | 1 |
| 1992 | 69 | 10 | 1 |
| 1993 | 77 | 12 | 0 |
| 1994 | 77 | 12 | 2 |
| 1995 | 61 | 12 | 1 |
| 1996 | 88 | 24 | 0 |
| gemid. 1989-1996 | 78 | 17 | 0,9 |

Tabel 11:

Aantal voetgangers als verkeersslachtoffer naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

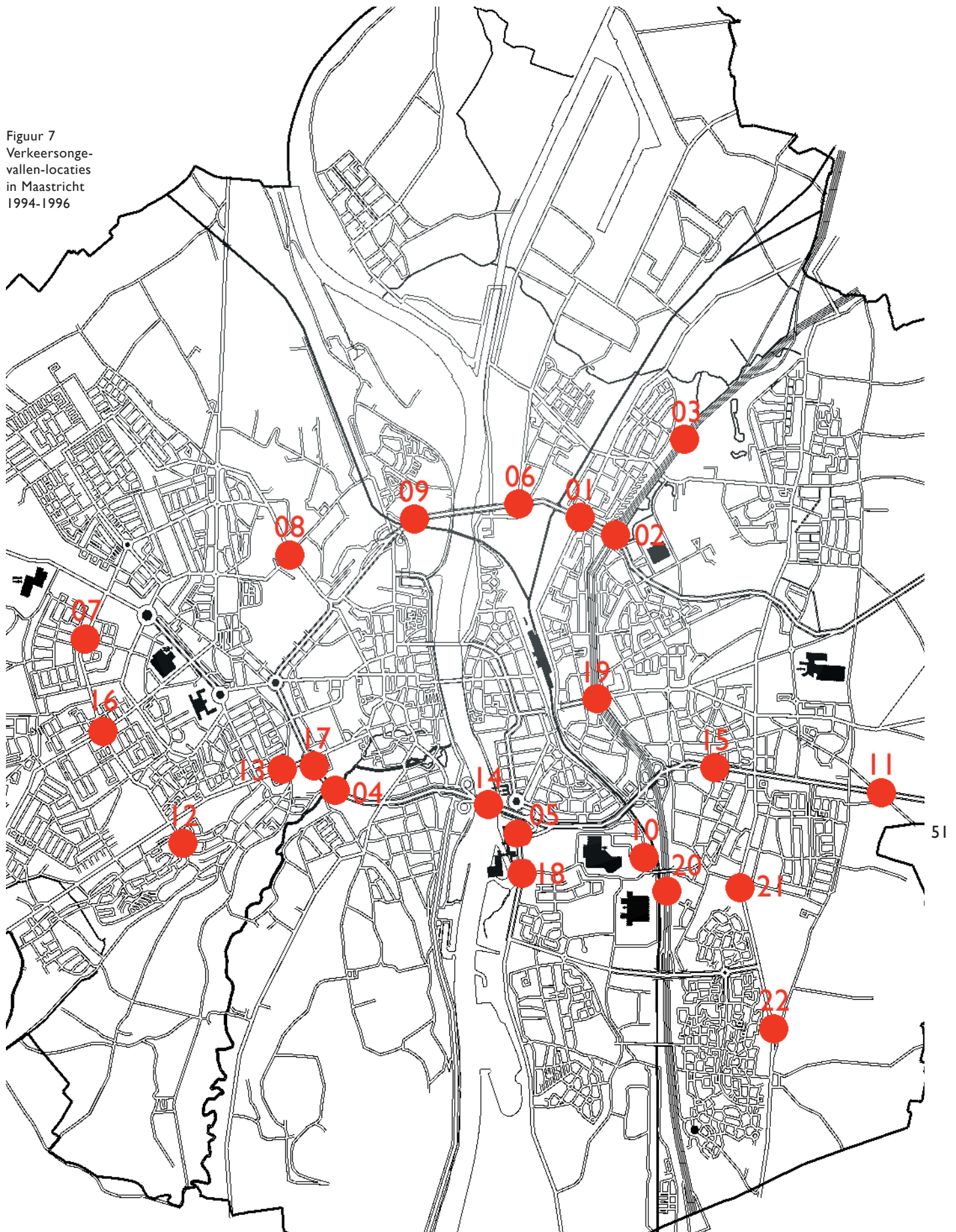
| jaar | aantal gewonden | w.v. met ziekenhuisopname | aantal doden |
|------------------|-----------------|---------------------------|--------------|
| 1989 | 42 | 23 | 1 |
| 1990 | 25 | 15 | 2 |
| 1991 | 22 | 08 | 1 |
| 1992 | 27 | 05 | 2 |
| 1993 | 22 | 05 | 0 |
| 1994 | 25 | 07 | 1 |
| 1995 | 37 | 11 | 3 |
| 1996 | 33 | 08 | 1 |
| gemid. 1989-1996 | 29 | 10 | 1,4 |

BIJLAGE 3

Locaties met meer dan 3 verkeersongevallen in periode 1994-1996 in Maastricht.

| nr. | locatie (kr=kruispunt w=wegvak) | verkeersongevallen met letselschade 1994-1996 | probleem/ oorzaak | maatregelen: uitgevoerd, uit te voeren, optioneel |
|-----|---|---|---|---|
| 01 | Meerssenerweg- Viaductweg (kr) | 11 | hoeveelheid en snelheid verkeer / rood-licht-negatie / zichtbaarheid | straatverlichting en zicht- baarheid verkeers-lich- ten verbeterd (1996)/ gericht verkeerstoezicht / coördinatie VRI's Noorder- brugtracé uitbreiden / evt. reconstructie bezien ikv. MIT Maaskruisend verkeer |
| 02 | A2-President Rooseveltlaan-Ter- blijterweg (kr) | 10 | hoeveelheid verkeer / rood-licht-negatie | aanpak i.s.m. "Tracé /MER A2" en "A2 Interim" N.b. rijk is deels wegbe- heerder |
| 03 | A2 (ged. Kruis- donk-President Rooseveltlaan) (w) | 08 | hoeveelheid en snelheid verkeer / rood-licht- negatie | aanpak i.s.m. "Tracé/MER A2" en "A2 Interim" N.b. rijk is wegbeheerder |
| 04 | Prins Bisschopsin- gel tussen Alden- hofpark en Sint Hubertuslaan (w) | 07 | rood-licht-negatie bij GOP / kop-staart- botsingen | zichtbaarheid en afstelling VRI verbeterd / openbare verlichting verbeterd (1995) |
| 05 | Limburglaan-afrit J.F. Kennedybrug (kr) | 07 | conflict parkeerverkeer provinciehuis met (brom)fietsers | afsluiting inrit parkeer- plaats provinciehuis (1998) |
| 06 | W.Alexanderweg- Viaductweg (kr) | 07 | hoeveelheid en snelheid verkeer / rood-licht- negatie / zichtbaarheid | gericht verkeerstoezicht / coördinatie VRI's Noorder- brugtracé uitbreiden / evt. reconstructie bezien ikv. MIT Maaskruisend verkeer |
| 07 | Potteriestraat- Terra Cottalaan (kr) | 06 | snelheid / flank onge- vallen / afsl/doorg.vk. / langzaam verkeer | aanleg rotonde (1998) |
| 08 | Cabergerweg-Fort Willemweg (kr) | 06 | afsl/doorg.vk. / kop/ staartbotsingen / zicht- baarheid | aanpak i.k.v. OV-as (1999 / 2000) |
| 09 | Noorderbrug (ged. op/afrit Bosch- straat-Fr.Roma- nusweg) (w) | 06 | snelheid verkeer / kop/staartbotsingen | gericht verkeerstoezicht |
| 10 | Endepolsdomein- Forum-Universi- teitssingel (kr) | 06 | snelheid verkeer / zichtbaarheid / flank aanrijdingen | realiseren verhoogd kruis- punt + middenberm (1998) |

Figuur 7
Verkeersongevallen-locaties
in Maastricht
1994-1996



| nr. | locatie (kr=kruispunt w=wegvak) | verkeersongevallen met letselschade 1994-1996 | probleem/ oorzaak | maatregelen: uitgevoerd, uit te voeren, optioneel |
|-----------|---|---|---|--|
| 11 | Akersteenweg- Keerderstraat (kr) | 06 | conflicterende ver- keersbewegingen / snelheid verkeer | Keerderstraat afgesloten (1997) / aanpak i.k.v. OV- as (1998) |
| 12 | Aramislaan-Ar- tagnanlaan-Me- doclaan (kr) | 05 | flankongevallen / snelheid | reconstructie kruispunt |
| 13 | Cannerplein- Cannerweg-Ton- gerseweg (kr) | 05 | hoeveelheid verkeer / veel fietsverkeer op con- flicterende richting | VRI gerealiseerd (1995) / aantal ongevallen sterk afgenomen |
| 14 op- | en afritten J.F. Kennedybrug + brug (kr + w) | 05 | langzaam vk. + autovk. onderling / snelheid | gericht verkeerstoezicht |
| 15 | Akersteenweg- Demertstraat (kr) | 05 | ongeregeld kruispunt / conflicterende ver- keersbewegingen | realiseren VRI (1998) |
| 16 | Gewantmakers- dreef-Keurmees- tersdreef (kr) | 04 | conflicterende verkeers- bewegingen (afsl/doorg) / aparte fietsvoorzieningen ontbreken | verbeteringsmaatregelen Keurmeestersdreef gereali- seerd (1997) / aanpas- sing inrichting kruispunt (VRI of rotonde) gewenst (2000) |
| 17 | Pr.Bisschopsingel- Tongerseplein (kr) | 04 | conflict auto-fiets voorrangssituatie | aangepast (1995) / atten- tieverhogende maatregelen (1996) |
| 18 | Limburglaan- Randwycksingel (kr) | 04 | snelheid / conflicterende vk. bewegingen / rood- licht-negatie | coördinatie div.VRI's |
| 19 | Koningsplein- Oranjeplein-Schar- nerweg (kr) | 04 | rood-licht-negatie / conflicterende ver- keersbewegingen / (brom)fietsongevallen | aanpak i.k.v. "A2 Interim" N.b. rijk is wegbeheerder |
| 20 | A2 (ged. afrit Randwyck-oprit Europaplein) (w) | 04 | kop-staartbotsingen / weven in/uitvoegstroken | aanpak i.s.m. "Tracé/MER A2" N.b. rijk is wegbeheerder |
| 21 | Rijksweg (ged. Weerhuysgaard-Do- rpstraat) (w) | 04 | snelheid verkeer / conflicterende vk.bewegingen | wijziging bebouwde komgrens (1997) / gericht verkeerstoezicht |
| 22 | Rijksweg (ged. Eykelborg-Oude Molenweg) (w) | 04 | snelheid verkeer / con- flicterende vk.bewegin- gen | wijziging bebouwde komgrens (1997) / gericht verkeerstoezicht |

BIJLAGE 4

Kenmerken categorisering wegnnet binnen en buiten de bebouwde kom van Maastricht.

Tabel 12
Inrichtingsas-
pecten binnen
de bebouwde
kom

| BIBEKO | stroomweg | hoofd- ontsluitingsweg | ontsluitingsweg | erftoegangsweg / erf |
|-----------------------|---|----------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| FUNCTIE | | | | |
| stromen | sterk/matig | matig | zwak | nvt |
| ontsluiten | matig | matig/sterk | sterk | nvt |
| verblijven | nvt | zwak | matig | sterk |
| GEBRUIK | | | | |
| intensiteit | > 20.000 mvt/etm | 10.000 - 20.000 mvt/etm | 5.000 - 10.000 mvt/etm | < 5.000 mvt/etm |
| snelheid | 70 km/u | 50 km/u | 50 km/u | 30 km/u |
| VORM | | | | |
| scheiding | ja | ja | ja | nee |
| vk- soorten | | | | |
| voorrang | geregeld (ongelijkvloers, vri, rotonde) | geregeld (vri, rotonde) | geregeld (vri, rotonde, anders) | rechts gaat voor |
| parkeren | niet / evt op ventwegen | niet / evt op ventwegen | havens | op rijbaan |
| oversteek- voorz. | nvt | ja, tpv kruispunten | ja | nee |
| snelh.verl. voorz. | nee | soms | soms | ja |

| BUBEKO | stroomweg | ontsluitingsweg | erftoegangsweg / erf |
|---|---|---|---|
| FUNCTIE stromen ontsluiten verblijven | sterk matig nvt | matig sterk matig | nvt nvt sterk |
| GEBRUIK intensiteit snelheid | > 20.000 mvt/etm 100 of 120 km/u | 5.000 - 20.000 mvt/etm 80 km/u | < 5.000 mvt/etm 60 km/u |
| VORM scheiding vk- soorten kruispunten parkeren oversteek- voorz. snelh.verl. voorz. | ja ongelijkvloers nvt nvt nee | ja ongelijkvloers / voorrangskruispunt (al dan niet geregeld (vri)) / rotonde nvt ja bij kruispunten | nee rechts gaat voor / voorrangskruispunt op rijbaan / havens nee ja |

Tabel 13
Inrichtingsas-
pecten buiten
de bebouwde
kom

N.b. bij “stroomwegen” en “ontsluitingswegen” buiten de bebouwde kom mogen geen erfaansluitingen worden toegepast.

Structuur*visie*

Maastricht 2030

Ruimte voor ontmoeting



Gemeente Maastricht

Structuurvisie *Maastricht* 2030

Ruimte voor ontmoeting



Gemeente Maastricht



Voorwoord

Maastricht heeft een grote aantrekkingskracht op mensen. Hier wordt gewoond, gewerkt bij de vele bedrijven, geluierd in de parken, genoten in de theaters, gestudeerd op de scholen, gekieënd in de buurthuizen, gezwommen in de zwembaden. De stad kent een grote diversiteit aan voorzieningen én ontmoetingen tussen mensen. Daarnaast biedt Maastricht een historische uitstraling, bijzondere architectuur en een hoge kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. En ook de bijzondere structuren in de wijken en het groene landschap dat de stad omringt, spreken tot de verbeelding. Zo'n stad trekt bewoners en bezoekers aan. Want een stad wordt gemaakt voor en door de mensen die er in leven. Uiteindelijk is dat wat een stad aantrekkelijk maakt: de ontmoetingen tussen mensen.

'Ruimte voor ontmoeting' is dan ook het centrale thema van de Structuurvisie Maastricht 2030, die ik u namens het gemeentebestuur aanbied. Deze structuurvisie is tot stand gekomen via een uitgebreid participatieproces en kent daarom een breed maatschappelijk en politiek draagvlak. Deze structuurvisie markeert de overgang naar een nieuwe periode in de stadsontwikkeling.

Aan de groei is een eind gekomen. Het aantal inwoners van de stad stabiliseert; aan nieuwe grootschalige woonwijken, kantoorlocaties en bedrijventerreinen is geen behoefte meer. In het verleden werd van bovenaf bepaald waar mensen behoefte aan hadden in plaats de werkelijke behoeften op het gebied van wonen, werken en recreëren centraal te stellen. Anno nu is er grote behoefte aan flexibiliteit, herbestemming van bestaande gebouwen en tijdelijke functies op een plek. Ook willen inwoners meer betrokkenheid bij ontwikkelingen in hun directe leefomgeving. Kortom, er is grote behoefte aan het bieden van ruimte aan initiatieven. Daarbij is een andere werkwijze noodzakelijk en dit vraagt ook om nieuwe instrumenten. Maastricht is niet bang voor deze nieuwe periode. Sterker nog, wij grijpen de kansen die dit biedt juist met beide handen aan.

In de Structuurvisie 2030 maakt Maastricht heldere keuzes. Maastricht gaat voor een versterking van de internationale positionering, zorgt voor een robuuste en duurzame bereikbaarheid, investeert in groen en landschap en vergroting van de stedelijkheid en ontmoeting. Vervolgens kiest de gemeente Maastricht ook voor een duidelijke rol. De gemeente heeft de taak om te zorgen voor een solide raamwerk: de infrastructuur (weg en spoor), het landschap (groen en water) en de voorzieningenstructuur (in zowel de buurten als de binnenstad). Binnen dit raamwerk faciliteert de gemeente ontwikkelingen van onderop. Daarnaast gaat de gemeente Maastricht actief aan de slag door nieuwe instrumenten (ruimtelijke en financieel) te ontdekken in het Maastricht-LAB. Dit doen we samen met alle partijen die de stad vormgeven.

Al met al maakt de stad duidelijke keuzes voor het stedelijke raamwerk op de langere termijn. Ik nodig partijen uit initiatieven aan te dragen voor versterking en invulling van dit raamwerk om op die manier samen te werken aan de ontwikkeling van de stad. Maastricht is al ruim 2000 jaar in transformatie en zal dat ook altijd blijven. En dat is maar goed ook.

Maastricht, juli 2012

Gerdo van Grootheest

WETHOUDER RUIMTELIJKE ORDENING, NATUUR EN SPORT

Inhoudsopgave

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Inleiding | 7 |
| 2 | Ruimtelijke thema's | 12 |
| | Thema 1 Versterken internationale positionering: 'Dansen tussen de schalen' | 12 |
| | Thema 2 Robuuste en duurzame bereikbaarheid: 'Keuzemogelijkheid' | 14 |
| | Thema 3 Investeren in groen en landschap: 'Versterken en verbinden' | 16 |
| | Thema 4 Het versterken van het stedelijk weefsel: 'Stedelijkheid en ontmoeting' | 18 |
| 3 | Totaalbeeld | 20 |
| 4 | Realisatiestrategie | 23 |
| 5 | Transformatie | 30 |
| 6 | Investeringsagenda | 36 |
| 7 | Gebiedsbeschrijvingen | 40 |
| | Binnenstad | 41 |
| | Stedelijk gebied | 46 |
| | Subcentra | 49 |
| | Stadsrandgebieden | 56 |
| | Colofon | 64 |



Ontmoetingsplek in het Stadspark

1. Inleiding

Maastricht is een stad met een hoge kwaliteit van leven. Die de monumentale uitstraling koppelt aan jeugdige flair. Dankzij de historische binnenstad met zijn levendige pleinen, de Europese ligging, de internationale sfeer, de bruisende studentenpopulatie, het culturele aanbod en de herkenbaar eigen identiteit is Maastricht een stad die ruimte biedt voor spannende ontmoetingen. Waar de mensen die er wonen, werken en verblijven tot volle ontplooiing komen. Zichtbaar creatief, innoverend, sociaal en ondernemend. Een stad als betrouwbare partner waar iedereen meetelt en meedoet.

In Maastricht ontmoeten mensen elkaar in de openbare ruimte. Of het nu in de parken, op pleinen of terrassen is; deze ontmoetingen verrijken het sociale leven en kleuren de culturele omgeving, zowel in de binnenstad als in de woonbuurten. Dit maakt dat Maastricht een stad is waar het fijn is om te wonen, die veel bezoekers trekt en waar bedrijven zich graag vestigen. Het centrale thema voor deze structuurvisie is daarom 'Ruimte voor Ontmoeting'. Om ook in de toekomst aantrekkelijk te blijven als ontmoetingsplek moet Maastricht zich blijven ontwikkelen.

Deze structuurvisie geeft hieraan richting door de ruimtelijke thema's voor de komende jaren te benoemen. Samen met de economische en sociale visie vormt deze structuurvisie het hart van het gemeentelijk strategisch beleid.

Korte terugblik

Eerdere structuurvisies hadden een aantal onderwerpen gemeen. Allereerst stond de transformatie van de stad via grote projecten centraal. Dit is kenmerkend voor de wijze van stadsontwikkeling in de afgelopen decennia. Ten tweede was er over een lange periode sprake van groei. Door de behoefte aan meer woningen, bedrijven en kantoren was ruimtedruk een steeds terugkerend thema.

Desondanks heeft Maastricht ook in die jaren een consequent ruimtelijk beleid gevoerd door de stad

'Niet in de afzondering zullen we ons zelf ontdekken, maar onderweg, in de stad, in de menigte, als ding onder de dingen, als mens onder de mensen.'

(Jean-Paul Sartre)



Ontmoetingsplek bij het Bassin

van binnenuit te vernieuwen. Stadsdelen zijn met gevoel en respect voor de bestaande kwaliteiten en de historische context verbouwd. Hierdoor is het compacte en historische karakter van de stad, evenals de schoonheid van het omliggende landschap, behouden. De ontwikkeling van Maastricht als een compacte stad in een weids landschap is een goed voorbeeld van een duurzaam ruimtegebruik.

Huidige situatie en ambitie

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn momenteel thema's van levensbelang voor Maastricht. Daartoe zijn inmiddels grote projecten in voorbereiding of reeds in uitvoering. Het komende decennium wordt voor een bedrag van ruim 1 miljard euro geïnvesteerd in de infrastructuur. Dit is essentieel om als stad aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners, maar eveneens voor bezoekers vanuit de gehele (eu)regio.

Ook het omliggend landschap wordt verder versterkt. In het kader van de Grensmaas is een natuurgebied in wording onder de naam Rivierpark Maasvallei. De ruimtelijke ambitie voor de komende jaren is in de eerste plaats uitvoeren wat we van plan waren. Maar daarnaast kijken we alvast verder vooruit.

Ontwikkelingen en opgave

Er breekt in de stadsontwikkeling een nieuwe periode aan. De verwachting is dat de groei van het aantal inwoners van de stad beperkt is. Daarbij zal het aantal kinderen met zo'n 20% afnemen en het aantal ouderen in dezelfde mate toenemen. Ook wordt een groei van het aantal studenten verwacht. Deze veranderingen brengen met zich mee dat het accent in de stadsontwikkeling verschuift van grootschalige gebiedsontwikkeling naar meer geleidelijke transformatie van het bestaande stedelijk gebied.

De veranderingen in de bevolkingssamenstelling hebben ook gevolgen voor de voorzieningen in stad en regio. De huidige fijnmazige spreiding van voorzieningen zal verdwijnen. De noodzaak neemt toe via gericht beleid de kwaliteit en bereikbaarheid van de voorzieningen te waarborgen. Dit betekent ook afstemming op regionaal niveau tussen gemeenten.

Van belang is dat de stad zich op een zo duurzaam mogelijke wijze ontwikkelt. Duurzaamheid niet als apart thema, maar als rode draad door alle beleidsthema's. Twee thema's zijn relevant voor de structuurvisie: energie en klimaat. De trend is dat traditionele bronnen voor energie (fossiele brandstoffen) schaarser en daardoor duurder worden.



Grote werken: Ondertunneling van de A2



Aandacht voor voorzieningen in buurten en wijken



Basisschool Binnenstad



Ruimte voor groen bij herstructurering



Nadruk op duurzame vervoerswijzen

Dit heeft als gevolg dat de vraag naar meer duurzame vervoersvormen en de behoefte tot auto-onafhankelijkheid zullen toenemen. Een nauwe afstemming tussen de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeleid moet zorg dragen voor een toekomstbestendige bereikbaarheid.

Maastricht zal ook moeten anticiperen op de veranderingen in het klimaat. In de zomer zal het steeds warmer worden en krijgen we vaker te maken met lange perioden van droogte en hevige stortbuien. In de winter valt er meer sneeuw en wordt het steeds natter met als gevolg dat de Maas vaker zal overstro-

men. Hierdoor is er meer ruimte in de stad nodig voor de opvang en afvoer van water (zowel regenwater als hoogwater van de Maas) en groen.

Ook de behoefte van de burger verandert. De wens naar meer keuzevrijheid en diversiteit neemt toe. Burgers willen meer invloed op hun leven, dus bijvoorbeeld ook op de fysieke vormgeving van hun woning. In de toekomstige stadsontwikkeling zullen het dagelijkse leven van de inwoners en de verschillende leefpatronen en behoeften centraal staan. Door de mobilisering van de samenleving kan (en wil) men zich over grotere afstanden verplaatsen.

De dagelijkse leefomgeving is niet meer vanzelfsprekend de eigen wijk, stad of zelfs regio. Maastricht zal zich nog meer op haar (eu)regionale en (inter)nationale omgeving moeten richten om via afstemming en samenwerking de kansen voor de stad te benutten.

Ruimtelijke thema's

Als antwoord op bovenstaande ontwikkelingen en om de aantrekkelijkheid van de stad voor (bestaande en nieuwe) inwoners, ondernemingen en haar bezoekers te verbeteren gaat Maastricht gericht werken aan:

- versterking van haar positionering als internationale stad ten behoeve van de economische vitaliteit en innovatie van de stad en regio;
- investeren in een robuuste en duurzame bereikbaarheid om het vestigingsklimaat voor inwoners, bezoekers en ondernemingen te verbeteren;
- het landschap versterken en verbinden met de stad zodat het nog meer bijdraagt aan de unieke woonkwaliteit en de toeristische aantrekkingskracht en
- het bestaande stedelijk gebied zorgvuldig en geleidelijk transformeren, waarbij wordt gekomen tot een robuust netwerk van maatschappelijke voorzieningen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken en openbare ruimten.

Realisatie

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is er behoefte aan een visie op de toekomst. Deze visie betreft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voorname rol. Hierbij zal het dagelijks leven van de mensen in de stad en de verschillende leefpatronen centraal staan. Er zal naar verwachting ook een nieuw instrumentarium nodig zijn. Maastricht wil hiervoor graag als proeftuin dienen.





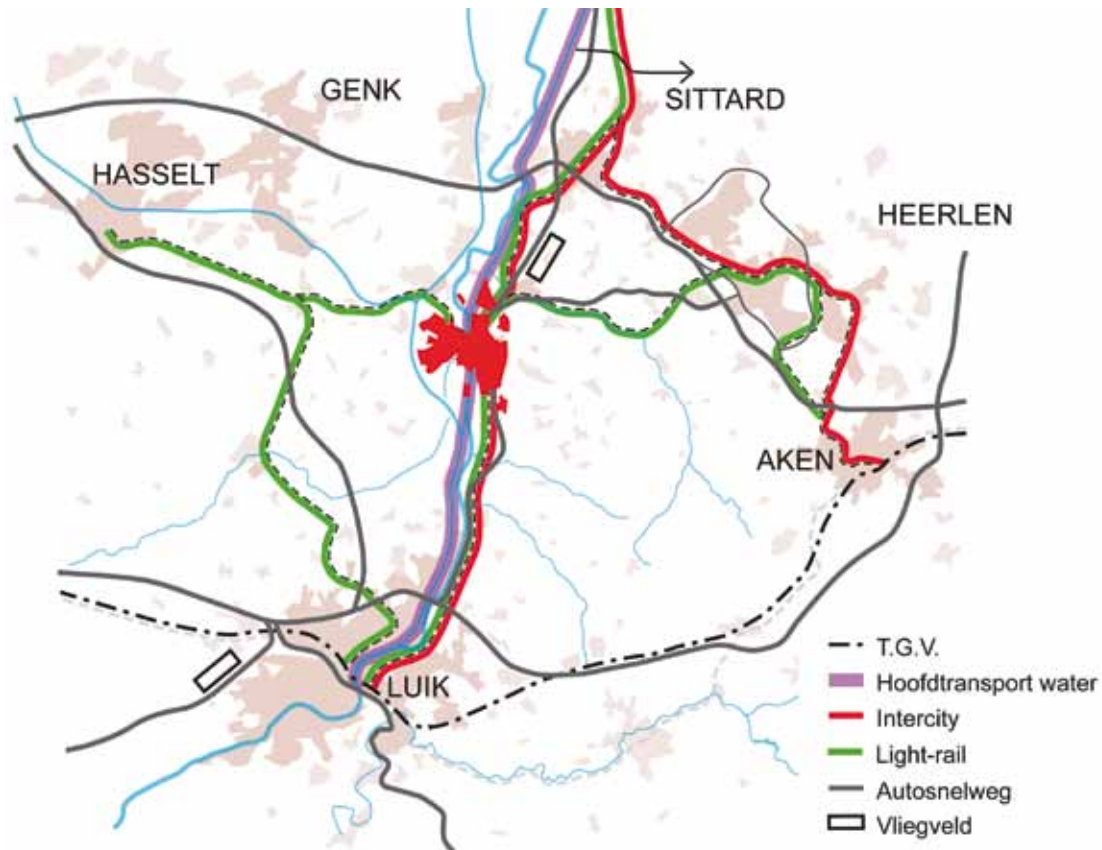
Transformatie bestaand stedelijk gebied

2. Ruimtelijke thema's

Thema 1. Versterken internationale positionering: 'Dansen tussen de schalen'

Maastricht is een stad met een internationale ligging en uitstraling. Ze wordt vaak gezien als een stukje buitenland in Nederland. Binnen Zuid-Limburg vervult Maastricht een belangrijke rol als centrumstad. De gunstige internationale ligging enerzijds en de regionale centrumfunctie anderzijds bieden Maastricht diverse kansen. Zowel op economisch als sociaal gebied is regionale en internationale samenwerking bovendien steeds belangrijker. Maastricht gaat zich de komende periode daarom nog meer op haar omgeving richten. Positionering en samenwerking op verschillende schaalniveaus en met verschillende partners is hierbij cruciaal. Dit betekent dat Maastricht als het ware moet dansen tussen de schalen.

Voor het behoud van de huidige werkgelegenheid en het aantrekken van nieuwe banen en inwoners is het belangrijk dat Maastricht zich samen met de regio profileert als aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied. Een regio met een vrijwel compleet voorzieningenniveau, waarbinnen Maastricht als centrumstad een belangrijke rol vervult. Het is daarom belangrijk een nauwe samenwerking tot stand te brengen met Sittard-Geleen, Heerlen, de provincie, de heuvellandgemeenten en de belangrijkste bedrijven en maatschappelijke partners. Met name op het gebied van economie, wonen, zorg en onderwijs. De agenda voor deze samenwerking is inmiddels vastgelegd in het Kompas voor samenwerking in Zuid-Limburg. Speerpunten in deze strategische uitvoeringsagenda zijn maximale ontwikkeling van de Health Campus Maastricht en de Chemelot Campus in Sittard-Geleen, het ontwikkelen van een structuur- en woonvisie voor geheel Zuid-Limburg,



Versterken euregionale en internationale positionering

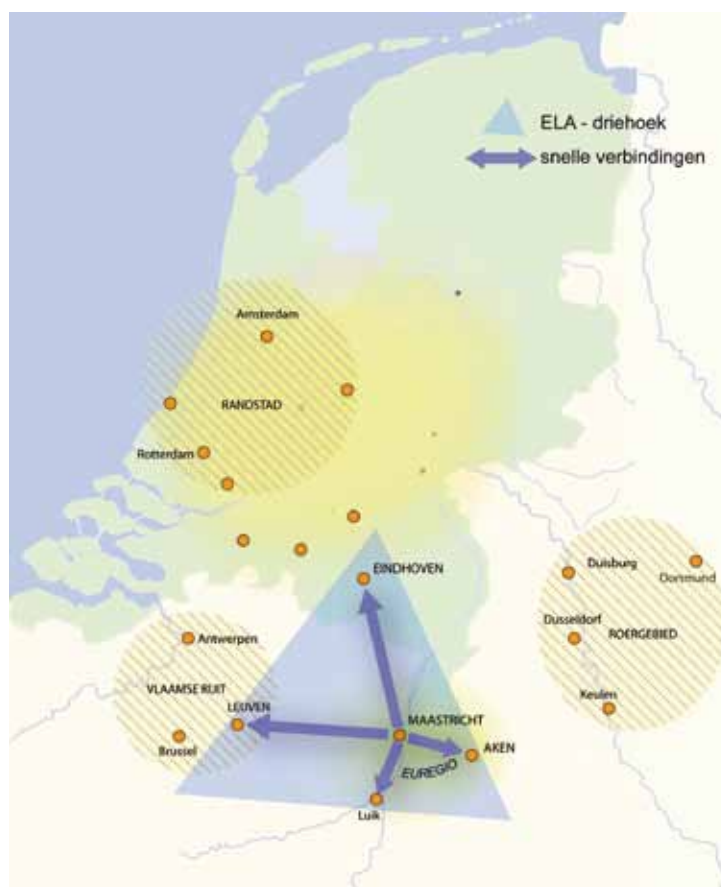
versterking van het toeristisch aanbod en herschikking van primair onderwijs. In het nieuwe samenwerkingmodel concentreert Sittard-Geleen zich op de industriële cluster en sport; Heerlen richt zich op zorg en dienstverlening; Maastricht op kennis, cultuur en bestuur.

Maar samenwerking binnen de regio Zuid-Limburg alleen is niet voldoende. Een duidelijke positionering in het euregionale netwerk is net zo belangrijk voor de gewenste innovatie en economische weerbaarheid. Het internationale karakter en de Europese ligging vormen de kracht van Maastricht. De ambitie Culturele Hoofdstad van Europa 2018 te worden is een belangrijke hefboom om dit te versterken. Door gezamenlijk te werken aan mentale en fysieke verbindingen en tegelijkertijd de culturele diversiteit te koesteren, zet Maastricht zichzelf en de Euregio Maas-Rijn internationaal op de kaart. Ook bij andere ontwikkelingen in de euregio, zoals de campusontwikkeling van de RWTH in Aken, de wereldtentoonstelling in Luik en de nieuwe binnenhaven in Luik is samenwerking van belang. Hiervoor zijn goede verbindingen binnen de euregio en aansluiting op het Europese HSL-netwerk van wezenlijk belang. Evenals goede verbindingen met de (internationale) luchthavens in de nabijheid.

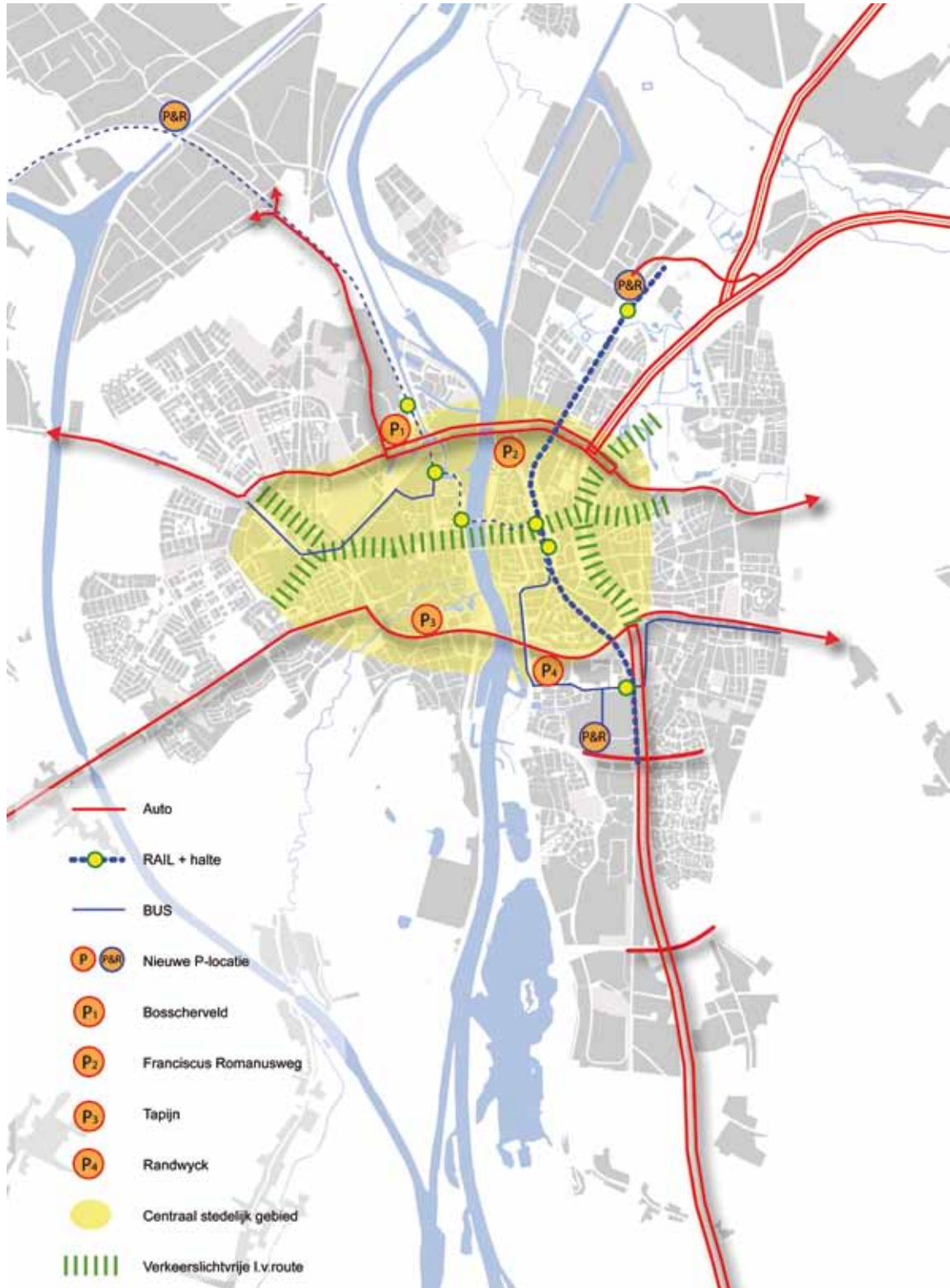
Innovatie is een fundamentele factor voor de groei van de economie op lange termijn. Daarvoor is het noodzakelijk dat er voldoende kritische massa (kennisinstellingen, bedrijven en innovatiekracht) aanwezig is. De ELAt-regio (ELAt staat voor Eindhoven, Aken, Leuven triangle) beschikt over die kritische massa zoals de RWTH Aken, KU Leuven, Universiteit Hasselt, Universiteit Maastricht en de TU Eindhoven. Maar ook met verschillende technologische topinstellingen en bedrijven. Zuid-Limburg cq. Maastricht kan hier door haar centrale ligging in de ELAt-regio optimaal van profiteren. Aanhaken bij het vooruitgangskoncept Brainport 2020 werkt daarbij als katalysator. Door de ontwikkeling van de Health Campus Maastricht en de Chemelot Campus Sittard-Geleen versterkt Zuid-Limburg zijn positie binnen deze innovatieve topregio.

Deze positionering in het hart van de ELAt-regio heeft een positief effect op de werkgelegenheid.

Niet alleen voor kenniswerkers, maar ook voor de flankerende sectoren. Er worden meer banen op alle niveaus gecreëerd, zowel vanuit de bestaande bedrijvigheid als door startende bedrijven. Burgers kunnen hiervan profiteren doordat er meer banen op bereikbare afstand van Maastricht komen te liggen. Het werken over de grens wordt ondanks alle inspanningen nog belemmerd door barrières op het gebied van taal, cultuur en verschil in fiscale en administratieve wetgeving. Om als Maastricht te kunnen profiteren van de economische groei in Zuid-Oost-Nederland zijn daarom op kortere termijn snelle verbindingen met Eindhoven van essentieel belang. Dit vergroot niet alleen het aantal banen op bereikbare afstand, maar zorgt er ook voor dat economische groei (meer banen en inwoners) in Maastricht zelf toeneemt.



Versterken internationale positionering



Robuuste en duurzame ontsluiting en bereikbaarheid: 'Keuzemogelijkheid'

Thema 2. Robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: 'Keuzemogelijkheid'

Goede bereikbaarheid is een onontbeerlijke pijler onder de economische structuur van de stad. Wil Maastricht zich doorontwikkelen als aantrekkelijke vestigingsplaats, dan is het noodzakelijk de bereikbaarheid van de stad en de economische centra per auto, maar vooral ook met het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, te optimaliseren.

Maastricht ligt gunstig aan de belangrijke (inter)nationale verkeersader A2/E25. De huidige hoofdontsluiting van de stad wordt gekenmerkt door een ring rond de binnenstad. Vanwege de ondertunneling van de A2 en de omlegging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug verandert dit. Er ontstaat een structuur, waarin de A2 de ruggengraat vormt en de Noorderbrug en J.F. Kennedybrug de belangrijkste 'ribben' zijn. Opgave voor de komende jaren is om deze grote projecten te realiseren en de bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden te waarborgen. Beide projecten zijn volgens planning gereed voor 2018; dit in verband met de ambitie om culturele hoofdstad van Europa te worden.

Door het verleggen en opwaarderen van de Noorderbrug verbetert de ontsluiting van het westelijk deel van Maastricht, dat door de druk van het Maaskruisend verkeer de afgelopen periode kwetsbaar was in haar bereikbaarheid. Het betekent dat verkeersaantrekkende functies, in tegenstelling tot het beleid van de laatste jaren, ook in Maastricht-West kunnen landen.

Er is echter wel een verschil tussen beide 'ribben' qua intensiteit. Het tracé over de Noorderbrug heeft een grotere verkeerscapaciteit en in het noordwesten is ook de bediening met het openbaar vervoer beter dan in het zuidwesten. Daarom zal bij meer grootschalige en verkeersaantrekkende ontwikkelingen in het westen van Maastricht het accent liggen rondom het Noorderbrugtracé.

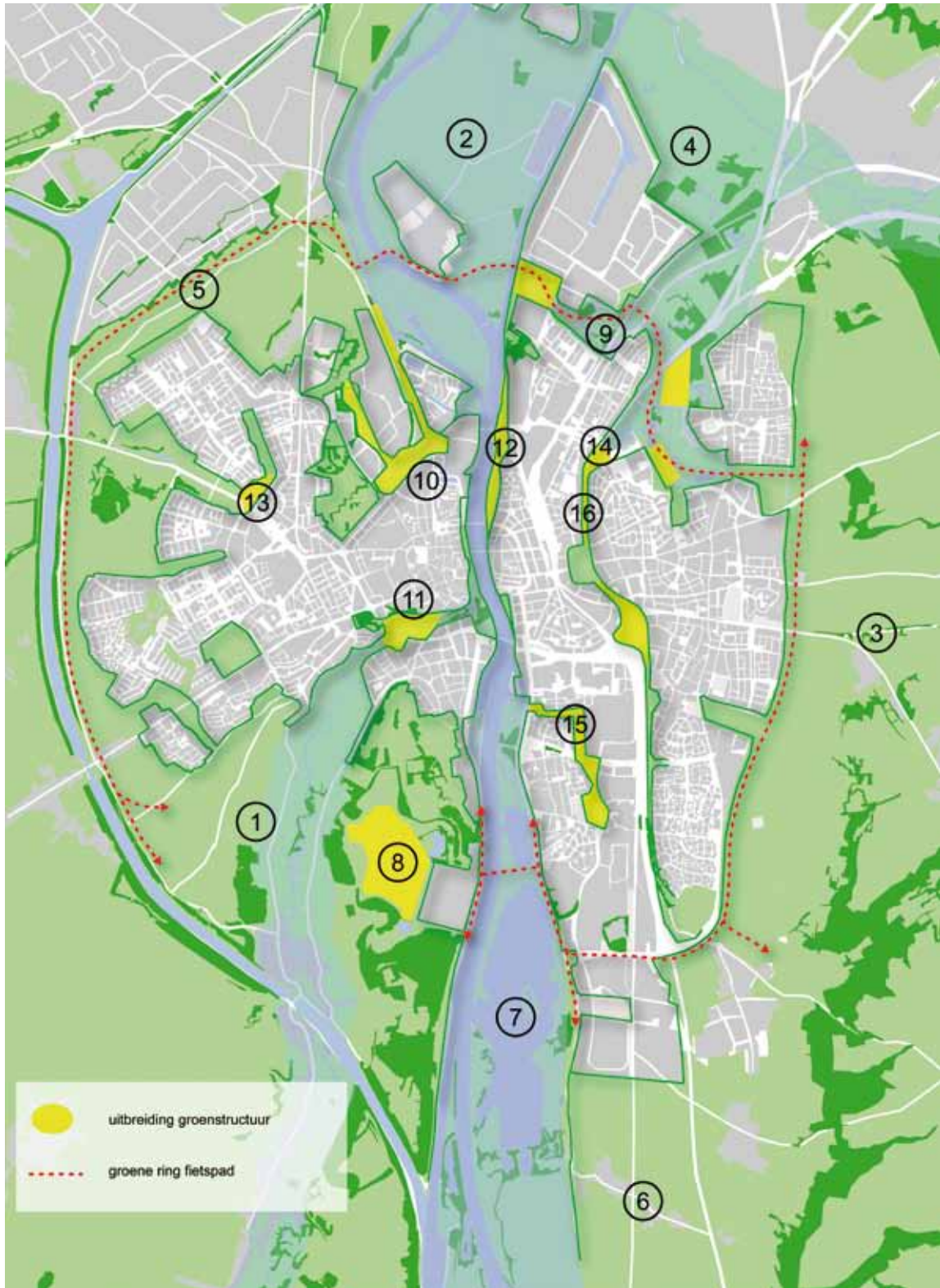
Deze structuur faciliteert de verwachte groei van het autoverkeer en waarborgt de (auto)bereikbaarheid van de stad in de komende decennia. Het voordeel daarvan is dat de singels rond de binnenstad worden ontlast en er een vrij groot stedelijk gebied ontstaat. In dit gebied ontstaat daardoor meer ruimte voor de doorstroming van het stedelijk openbaar vervoer.

Maar ook voor het realiseren van een fijnmazig en comfortabel fietsnetwerk. Nieuwe parkeervoorzieningen gericht op de binnenstad zullen met name aan de randen van de binnenstad worden gesitueerd; goed ontsloten vanaf de 'ribben'. Zo ontstaat de mogelijkheid niet alleen de bereikbaarheid te verbeteren, maar ook een impuls te geven aan de leefbaarheid van de binnenstad. Naast locaties voor Park&Walk aan de rand van de binnenstad zullen aan de rand van de stad Park&Ride-voorzieningen worden ingericht.

Maastricht wil in de stad en regio een duurzaam mobiliteitsbeleid voeren waarin inwoners, werkers en bezoekers keuzemogelijkheden hebben in hoe men zich kan verplaatsen. Dat betekent dat naast een robuuste stedelijke en regionale structuur voor de auto, ook een robuuste structuur voor het openbaar vervoer en de fiets belangrijk is. Verkeersaantrekkende functies moeten zoveel mogelijk gerealiseerd worden op multimodaal bereikbare plekken. Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan de wens een meer duurzaam reisgedrag te stimuleren. Bovendien wordt tegelijk ingespeeld op de groeiende behoefte aan individuele keuzevrijheid.

Voor (eu)regionaal openbaar vervoer is het de ambitie om de bestaande verbindingen te behouden en daarnaast te zorgen voor een betere benutting van het bestaande spoornetwerk, met name richting Aken en Luik. Dat kan door het realiseren van extra halteplaatsen en het zorgen voor meer frequent rijdende treinen. Het (eu)regionale netwerk van spoorlijnen wordt uitgebreid met de tramverbinding Hasselt-Maastricht. De ambitie is 'spoorboekloos' reizen binnen de euregio.

Op internationaal niveau is de aansluiting op het Europese HSL-netwerk belangrijk; nationaal de verbinding met de Randstad via Eindhoven. Voor het stedelijk openbaar vervoer is er de ambitie om de huidige kernkwaliteit vast te houden. Dat wil zeggen concentratie op zogenaamde OV-assen. Wel dienen de verkeersaantrekkende functies die nu slecht per openbaar vervoer bereikbaar zijn extra aandacht te krijgen. Het NS-station neemt in dit geheel als openbaar vervoerknooppunt een speciale plaats in en wordt als belangrijkste entreepunt van de stad verder ontwikkeld door het inpassen van de tram en het vergroten van het aantal P&R plaatsen. De autobereikbaarheid van het station is hierbij aandachtspunt.



Investeren in Groen en Landschap: 'versterken en verbinden'

Thema 3. Investeren in groen en landschap: 'Versterken en verbinden'

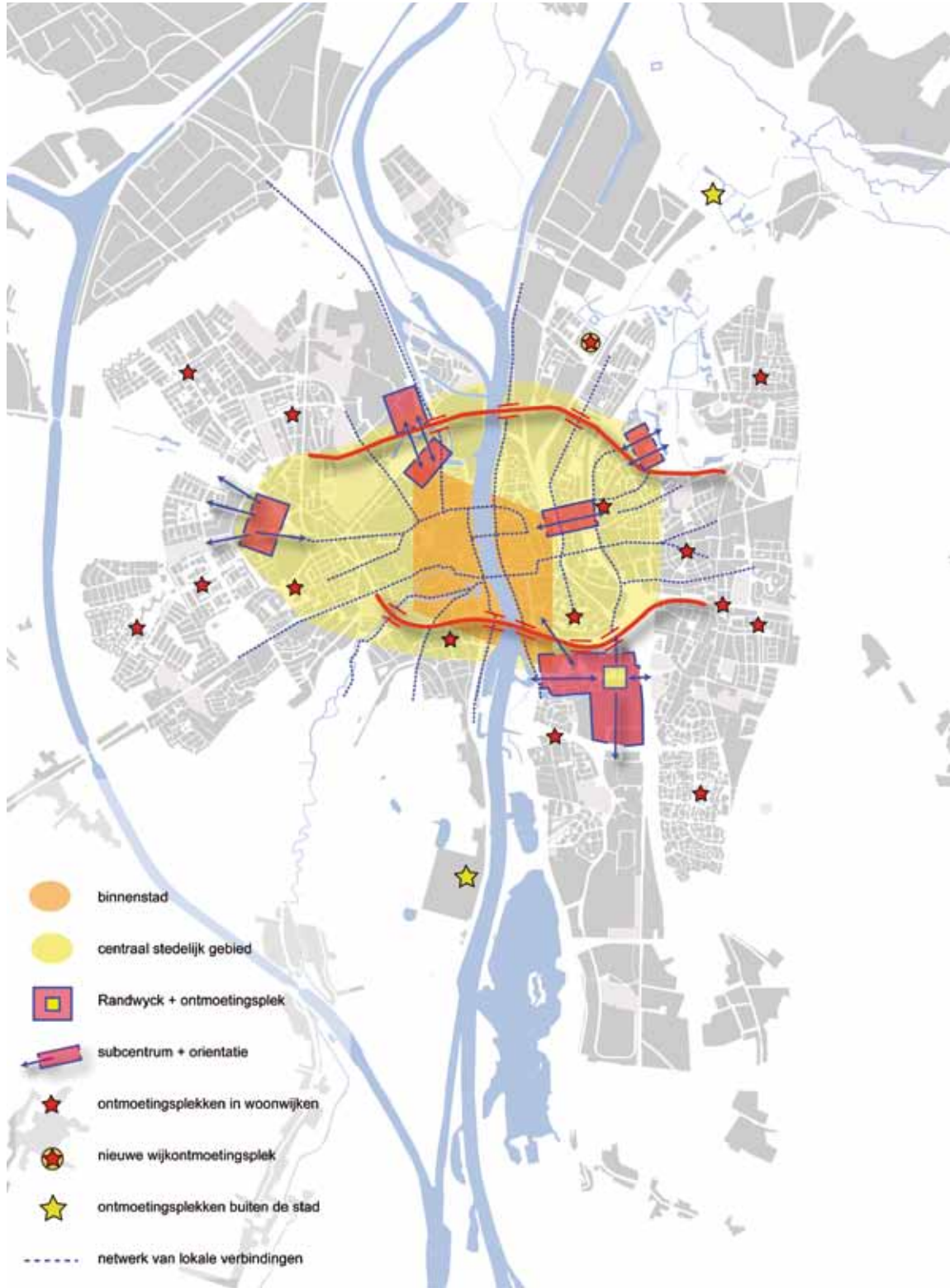
Maastricht ligt aan de uitlopers van drie grote landschappelijke gebieden in Europa, namelijk de Ardennen, de Eifel en de Kempen. De nabijheid van deze gebieden draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Maastricht. Daarnaast wordt de stad in de directe omgeving omringd door een aantal buitengebieden met hoge landschappelijke en ecologische waarden: St. Pietersberg/Jekerdal/Cannerberg (1) in het zuiden, het Rivierpark Maasvallei (2) in het noorden en het Terraspark (3) als uitloper van het Heuvelland in het oosten. Deze gebieden staan met elkaar in verbinding via drie groene zones, namelijk de Landgoederenzone(4), Dousberg/Zouwdal (5) en Grensgebied Maastricht-Eijsden (6). Ze vormen samen een groene ring rondom de stad. Dit landschappelijk raamwerk is niet alleen belangrijk als recreatief ontmoetingsgebied, het vergroot ook de toeristische attractiviteit van Maastricht.

Door verschillen in bodem, reliëf, waterhuishouding en geschiedenis hebben al deze gebieden en zones hun eigen karakteristiek. Maastricht wil de groene ring rondom de stad verder versterken en compleet maken, met ontwikkelingen die passen bij de eigen karakteristiek van de gebieden. Doel is om deze natuurlijke gordel verder uit te bouwen als de recreatieve uitloopgebieden van de stad. Hiervoor zijn makkelijke overgangen vanuit de bebouwing naar het groen gewenst, zoals een doorgaande fietsstructuur. Prioriteiten de komende periode zijn het versterken en ontwikkelen van het Rivierpark Maasvallei als natuurgebied, de Landgoederenzone als tuin van voor onze gasten (cultuur, rust, wellness, recreatie, culinair) en het winterbed van de Maas tussen Maastricht en Eijsden als waterrecreatiegebied(7). De ENCI-groeve zal worden ontwikkeld als natuurgebied(8). In al deze gebieden liggen tevens potenties op toeristisch vlak en ze kunnen zich daarmee ontwikkelen als locaties voor ontmoeting.

Om de unieke groene ligging meer te betrekken bij het woonklimaat, wil Maastricht de komende periode het landschap meer de stad in trekken. Dit gebeurt door het creëren van groene longen in de bebouwing, zoals de zone langs de Kanjel (9), groene wiggen in de westelijke woonwijken (13) en de Geusselt (14). Aan de westzijde eindigen deze groene longen in de

parkengordel van Maastricht, waaronder het nieuwe Frontenpark (10) met de steilrand en het gebied van de voormalige Tapijnkazerne (11). Omdat deze groengebieden zich in de vestinggordel bevinden, worden hierdoor ook de vestingwerken beter zichtbaar en toegankelijk voor het publiek. Aan de oostzijde zorgt de Groene Loper (16) voor een verbinding met de Geusselt en Landgoederenzone. Randwijck krijgt een centraal gelegen parkzone (15). Deze parkgebieden zijn nieuwe plekken voor ontmoeting en beweging, die bijdragen aan het versterken van de sociale cohesie en de gezondheid. Door de lagere ruimtedruk ontstaat in de woonbuurten meer plek voor water en groen. Vooral in de buurten met weinig tuinen en openbaar groen zullen de komende jaren groene plekken worden toegevoegd. Dit is goed voor de woonkwaliteit en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het draagt tevens bij aan het realiseren van een duurzame klimaatbestendige stad, want door klimaatverandering is de verwachting dat in de toekomst meer zware regenbuien, vaker hoogwater van de Maas en meer hetere periodes zullen plaatsvinden. Door meer ruimte voor water en groen te creëren kan de stad zich hieraan aanpassen en zo de overlast minimaliseren.

Ook de Maas is onderdeel van het landschappelijk raamwerk en heeft een bijzondere betekenis voor Maastricht. Door de rivier heeft de stad zich kunnen ontwikkelen en is de identiteit in aanzienlijke mate bepaald. De afgelopen jaren is de oriëntatie op het water versterkt, door onder andere het ondertunnellen van de Maasboulevard en ontwikkeling van het Bassin, maar Maastricht wil zich als "waterstad" verder ontwikkelen. Met name op de oostelijke oever liggen kansen. Het streven is om vanaf het Griendpark tot aan de sluis in het Julianakanaal een openbare groene oever te realiseren. (12) Aan de zuidzijde kan het recreatief gebruik van het water versterkt worden door de oevers van de Pietersplas beter toegankelijk te maken voor waterrecreatie.(7) Als gevolg van de klimaatverandering moeten we rekening houden met frequent hogere waterafvoeren. Het voorkomen van overstromingen is een grote opgave voor de stad. Samen met Rijkswaterstaat zal worden onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om de stad hiertegen te beschermen. De mogelijkheden om het huidige winterbed te verdiepen en te verbreden maakt deel uit van het onderzoek. Dit in combinatie met de opgave om de relatie van de Maas en de stad te versterken.



Versterken stedelijk weefsel: 'stedelijkheid en ontmoeting'

Thema 4. Het versterken van het stedelijk weefsel: 'Stedelijkheid en ontmoeting'

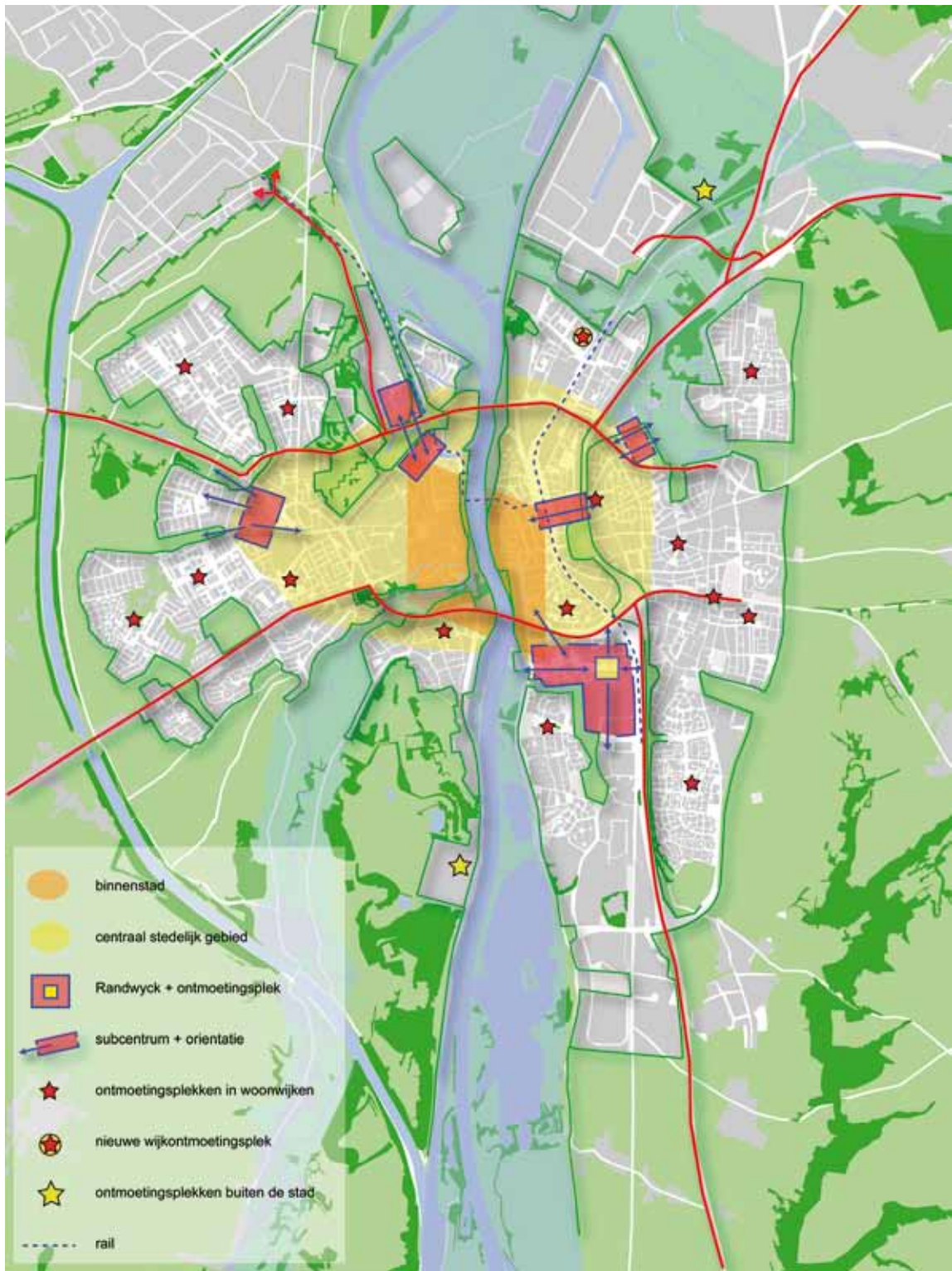
Maastricht is een stad met een grote diversiteit aan inwoners, rijke sociale verbanden en levendige publieke ruimten. Met zijn winkelaanbod, horeca, cultuur en evenementen trekt de stad vele bezoekers vanuit binnen- en buitenland. Dit alles zorgt voor een unieke stedelijke sfeer, die in sterke mate bijdraagt aan het kwaliteiten van Maastricht als kennisstad en bezoekstad. Maar door de geleidelijke veranderingen in de samenleving zijn de traditionele sociale contacten in buurten en wijken steeds minder vanzelfsprekend. Maastricht wil daarom ook buiten de binnenstad de mogelijkheden voor nieuwe ontmoetingen creëren. Dit is belangrijk om enerzijds de huidige samenhang vast te houden, anderzijds om de stad aantrekkelijk te maken voor nieuwe inwoners. De belangrijkste kans om de stedelijkheid en de ontmoeting te versterken is de komst van de A2-tunnel en de verlegde Noorderbrug. Hierdoor ontstaat een groot aaneengesloten stedelijk gebied en worden barrières tussen de woonwijken weggenomen, met uitzondering van het spoorwegemplacement. Dit centraalstedelijke gebied wordt begrensd door Brusselsepoort in het westen, Belvédère in het noorden, Geusselt in het oosten en Randwyck in het zuiden.

Ontmoetingen kunnen met name plaatsvinden langs veilige en aantrekkelijke routes met gemengd verkeer die de buitenwijken met de binnenstad verbinden. Deze routes kunnen zich ontwikkelen tot levendige publieke ruimten met een aangenaam verblijfsklimaat. (Tijdelijke) initiatieven, bijvoorbeeld in voormalige winkelpanden kunnen bijdragen aan de levendigheid. Maastricht wil binnen het centraal stedelijk gebied daarom investeren in fijnmazige verbindingen, met name oost-west gericht. Evenals in uitnodigende publieke ruimten, pleinen en parken. In dit gebied liggen mogelijkheden voor het creëren van een uniek stedelijk woon- en werkmilieu. Door herstructurering verbetert de woonkwaliteit voor de huidige bewoners, maar er ontstaan ook kansen voor het aantrekken van nieuwe bewoners die nabij de binnenstad willen wonen. In de transformatie van dit gebied is naast de belangrijke rol voor zakelijke partners ook een rol voor particulieren weggelegd. Daarbij heeft elk gebied een bepaalde mate van

vrijheid en experimenteeruimte om initiatieven te faciliteren. De historische en hoogwaardige binnenstad, waar ontmoeting in de meest intensieve vorm plaatsvindt, behoudt hierin een bijzondere plek. Het stadscentrum wordt uitgebouwd als een bruisende, internationale, toeristische en culturele locatie met een (hoog)stedelijk woonmilieu.

Maar Maastricht is meer. Aan de randen van het centraalstedelijk gebied zijn langs de ring van hoofdwegen centrumgebieden ontstaan. Randwyck is daarvan de belangrijkste. Maar ook in de Geusselt en Brusselsepoort/St. Annadal bevinden zich concentraties van voorzieningen en werkgelegenheid. Deze subcentra hebben vaak een monofunctioneel karakter en zijn 's avonds uitgestorven. Het streven is om deze gebieden verder te ontwikkelen als levendige ontmoetingsplekken met een aantrekkelijke menging aan functies. Ook Belvédère (cultuur, stedelijk wonen, grootschalige detailhandel) en op termijn Centrum-Oost (tussen Centraal Station en de A2) zullen zich als nieuwe subcentra gaan ontwikkelen. Gestreefd wordt naar een menging van bij elkaar passende en elkaar versterkende functies, die zorgen voor een specifieke sfeer. Dit is goed voor de differentiatie in de stad en biedt een grotere keuzemogelijkheid. Deze gebieden moeten wat betreft routing en oriëntatie beter verbonden worden met hun omgeving.

Maastricht wil ook in de woonwijken buiten het centraal stedelijke gebied de rijke sociale contacten, die zo kenmerkend zijn voor de eigen identiteit, behouden. Voorzieningen spelen hierbij een belangrijke rol. De huidige voorzieningenstructuur staat echter onder druk. Niet alle bestaande voorzieningen kunnen behouden blijven. Er wordt gestreefd naar een solide structuur van ontmoetingsplekken in wijken. In deze plekken, die evenwichtig zijn verdeeld over de stad, worden voorzieningen geclusterd. Clustering in centra zorgt voor toename van de kwaliteit, een evenwichtige spreiding van de centra garandeert de bereikbaarheid. De nieuwe structuur ondersteunt de sociale contacten tussen de bewoners en sluit aan bij de veranderende leefpatronen van de individuele burger. Deze herschikking betekent een grote opgave voor Maastricht en partners de komende jaren. Maar biedt wel zicht op een duurzaam voorzieningenaanbod, aantrekkelijk voor zowel ouderen, gezinnen, studenten en jongeren.



Totaalbeeld

3. Totaalbeeld

De geschetste duurzame ontwikkeling op het gebied van internationale positionering, bereikbaarheid, landschap en stedelijkheid vormen samen het plan voor Maastricht 2030. Ze zijn als totaalbeeld weergegeven op de plankaart van deze structuurvisie. Dit beeld geeft tevens aan welke noodzakelijke voorwaarden gecreëerd moeten worden voor de realisatie van de ambities uit de Stadsvisie 2030.

De sterkere internationale positionering en innovatiekracht van Zuid-Limburg verhoogt zowel het aantal banen in de stad als het aantal bereikbare banen vanuit de stad. En wel op alle niveaus. De nieuwe hoofdinfrastructuur faciliteert de groeiende behoefte aan mobiliteit; een essentiële voorwaarde die bestaande en nieuwe bedrijven stellen aan het vestigingsklimaat. Deze structuur creëert bovendien een betere leefkwaliteit in het centraal stedelijk

gebied. Waardoor ruimte ontstaat voor de realisatie van prettige stedelijke woonmilieus. Die zijn noodzakelijk voor Maastricht als woonstad, maar ook als kennisstad.

Door de kwaliteitsverbetering van de binnenstad worden de potenties op het gebied van cultuur en kennis vergroot. De landschappelijke structuur leidt tot een waardevermeerdering van de te realiseren woonmilieus in de stadsrandgebieden. Het vergroot tevens de waarde van de stad op toeristisch-recreatief gebied. Samen met het ruimte bieden voor ontmoeting en een goed, bereikbaar en gedifferentieerd voorzieningenniveau, ontwikkelt Maastricht zich zo tot een aantrekkelijke vestigingsplaats en een fijne stad om te wonen, werken en verblijven voor ouderen, gezinnen, studenten en jongeren.



Duurzame ontwikkeling

Maastricht heeft in het verleden consequent een duurzaam beleid gevoerd door te werken via ruimtelijke principes. Dit is een succesvolle manier gebleken om de kwaliteit en identiteit bij de vernieuwingsopgave van de stad te waarborgen. Voor het realiseren van het totaalbeeld van de structuurvisie wil Maastricht het werken via beleidsprincipes voortzetten. Met als ambitie om Maastricht richting 2030 te ontwikkelen tot klimaatneutrale stad. Duurzaamheid is de rode draad voor alle beleidsthema's in deze structuurvisie. De belangrijkste nieuwe

opgaven vanuit duurzaamheid liggen op het gebied van (hoog)water en groen in relatie tot de klimaatveranderingen; evenals op een samenspel tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid.

Duurzaamheid is een combinatie van People, Planet en Profit. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen met alle drie de aspecten rekening te houden, ontstaan duurzame afwegingen. In het schema hieronder staan de duurzaamheidsprincipes van het Rijk. Bij elk principe is de relatie aangegeven met de verschillende uitgangspunten en kernbegrippen van deze structuurvisie.

| Duurzaamheidsprincipes | Gerelateerde principes ruimtelijk beleid |
|--------------------------------------|---|
| Zorgvuldig ruimte gebruik | Compacte stad in weids landschap Vernieuwen van binnenuit Kwaliteit als opgave |
| Keuzevrijheid | Multimodale bereikbaarheid Vergroten diversiteit gebieden Flexibiliteit bij invulling |
| Toekomstbestendigheid | Ruimte voor water en groen Robuuste infrastructurele netwerken |
| Benutting aanwezige gebiedskenmerken | Respect voor cultureel erfgoed Uitgaan van intrinsieke waarden Ondergrond meenemen als afwegingskader |
| Gezonde omgeving voor mens en natuur | Landschappelijke versterking en verbinding Gebiedsgericht milieubeleid |
| Hoogwaardige samenleving | Stimuleren van ontmoeting |



Schepelruwe: ruimte voor wateropvang

4. Realisatiestrategie

Zoals gezegd zal de manier waarop Maastricht haar ruimtelijk beleid gaat uitvoeren veranderen. Door de grotere onzekerheid over de programmatische behoefte van de stad en de meer beperkte financiële mogelijkheden zal het accent van de stadsontwikkeling verschuiven van grootschalige gebiedsontwikkeling naar een meer geleidelijke transformatie van het bestaande stedelijk gebied. Hierbij komt het dagelijks leven van de mensen in de stad en de verschillende leefpatronen centraal te staan. Doel is om de stedelijke structuur zodanig vorm te geven dat deze de mogelijkheid biedt aan inwoners, en investeerders om binnen die structuur initiatieven te ontplooiën en zo de stad tot bloei te brengen. Naar verwachting zal ook een nieuw instrumentarium nodig zijn. Maastricht wil hiervoor als proeftuin dienen.

Herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik

Meer kleinschalige en flexibele stadsontwikkeling en de nadruk op herbestemmen biedt kansen om in te spelen op het dagelijks leven van bewoners en gebruikers met een groeiende behoeften aan meer vrijheid, invloed en diversiteit. Herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik gaan een meer voorname rol spelen in het gemeentelijk beleid; mede om een antwoord te geven op dreigende leegstand.

Maastricht wil initiatieven van inwoners, bestaande en nieuwe ondernemers en partners zoveel mogelijk faciliteren en ruimte bieden voor starters, tijdelijke functies, experimenten en broedplaatsen. Dit binnen de programmatische kaders die gelden voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren.

Boscherveld wordt aangewezen als gebied waar kan worden geëxperimenteerd. Speciale aandacht vraagt de herbestemming van het industriële erfgoed in dit gebied. Maar ook elders, zoals bijvoorbeeld in de aanloopstraten van de binnenstad, zal de nodige flexibiliteit gaan gelden bij de invulling van leegstaande panden. Nieuwe bouwinitiatieven zullen worden beoordeeld op de toegevoegde waarde voor de stad, gerelateerd aan de bestaande voorraad en de eventuele leegstand die zich daarin voordoet.

Maastricht neemt initiatief om samen met marktpartijen en andere betrokken overheden te komen tot een gezamenlijke aanpak van de leegstand van met name kantoorgebouwen. In zijn algemeenheid geldt dat leegstand kan worden bestreden door flexibel te zijn bij een nieuwe invulling. Maar de lagere programmadruk geldt voor meerdere functies en



Gashouder in Boscherveld

dat zorgt voor beperkingen bij de herbestemming. Hiervoor bestaan geen pasklare antwoorden. De uitdaging is een balans te vinden tussen het bieden van flexibiliteit en experimenteeruimte en het versterken van de kwaliteiten en profielen van de verschillende gebieden / locaties en de stad als geheel.

naar een samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid met partners.

Naast een initiërende rol heeft de gemeente ook een regisserende rol om er voor te zorgen dat met initiatieven wordt bijgedragen aan het verhogen van



Herbestemming Ridderbrouwerij

Actieve en regisserende rol gemeente

De gemeente heeft in het ruimtelijk beleid en de stadsontwikkeling verschillende rollen. Voor het realiseren van de robuuste structuur van publieke ruimten is het nodig dat Maastricht een initiërende en actieve rol aanneemt en actief de samenwerking opzoekt met de betrokken partners. Dat geldt ook voor het herschikken van maatschappelijk vastgoed, het versterken van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en het realiseren van meer groen en water in en rond de stad. Naast het reguliere publiekrechtelijk instrumentarium blijft het privaatrechtelijk grond- en vastgoedbeleid een onmisbaar sturingsinstrument. Dit geldt des te meer gezien de focus op binnenstedelijke uitdagingen en herbestemming. In de toekomst zal vaker worden gezocht

de kwaliteit van een gebied en de stad als geheel. De komende jaren zal de gemeente de rol van regisseur met name gebruiken bij het versterken en uitbouwen van de verschillende profielen van gebieden in de stad. Dit is belangrijk omdat de stad van de toekomst behoefte heeft aan een grotere diversiteit aan woon-, werk- en verblijfsmilieus.

Het gaat om een zekere menging van bij elkaar passende en elkaar versterkende functies, die per gebied zorgen voor een bepaalde sfeer. Samen met partners en initiatiefnemers zal worden gezocht naar een verdeling van programma's en functies over de stad zodat deze passen bij de verschillende profielen en aansluiten bij de duurzame beleidsprincipes van deze structuurvisie.

Principes voor locatiekeuze

Voor een duurzame ontwikkeling van de stad zal Maastricht de volgende principes hanteren bij de locatiekeuze van stedelijke functies. Het gaat om principes, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken.

ALGEMEEN

Stedelijke functies worden in principe gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied. Herbestemming van een bestaand gebouw heeft de voorkeur boven nieuwbouw. Dit mits de functie past in het profiel/de bestemming van het gebied en mits het gebouw geschikt of geschikt te maken is voor de functie.

WONEN

Als een plek wordt gezocht voor de realisatie van een bepaald type woningen, moet zoveel mogelijk aangesloten worden bij het bijbehorende woonmilieu. Specifieke woningen voor ouderen en woonzorgcomplexen zullen worden gerealiseerd nabij voorzieningencentra. Er wordt geen beleid gevoerd voor de spreiding of concentratie van studenthuisvesting. Werken aan huis is in principe overal mogelijk, mits het pand in hoofdzaak de woonfunctie blijft behouden en er geen hinderlijke werkzaamheden plaatsvinden.

KANTOREN

Kantoren moeten zoveel mogelijk multimodaal bereikbaar zijn. Dit geldt met name voor de meer grootschalige kantoren die een regionale functie hebben. Meer kleinschalige kantoren kunnen ook in en rond de binnenstad worden gevestigd.

BEDRIJVEN

Bedrijven moeten goed bereikbaar zijn vanaf de hoofdinfrastructuur. Dit geldt met name voor de meer grootschalige bedrijven die een regionale functie hebben. Vestiging is aan de orde op de bestaande of in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen; passend bij de ter plaatse aanwezige segmentering en milieuruimte.

DETAILHANDEL

Reguliere detailhandel en aanverwante dienstverlening moet zich vestigen bij de bestaande winkelcentra gekoppeld aan de ontmoetingsplekken.

HORECA

Het hotelbeleid is er op gericht het aanbod te verbreden met nieuwe concepten. Het accent voor deze functies ligt in en rond de binnenstad, eventueel aangevuld met de A2-zone. Voor horeca zijn concentratiegebieden binnen de binnenstad aangewezen. Daarbuiten is vestiging van nieuwe functies

niet mogelijk in de kernwinkelstraten en in de rest van de binnenstad slechts onder voorwaarden. In de woongebieden is vestiging alleen mogelijk als het een voorziening voor die wijk is.

CULTURELE FUNCTIES

Podiumkunsten bevinden zich bij voorkeur in de binnenstad. Andere culturele functies kunnen ook elders plaatsvinden, waarbij voor creatieve broedplaatsen leegstaande panden worden gebruikt. Culturele functies, die met name op wijk- en buurniveau een rol vervullen, worden bij voorkeur gevestigd nabij de ontmoetingsplekken.

ONDERWIJS

Voor het Hoger Onderwijs is vestiging met name gewenst in en rond de binnenstad en in Randwyck. Voor (Beroeps) onderwijs met een sterke regionale functie is de multimodale bereikbaarheid van belang. Bij het Voortgezet Onderwijs is spreiding over beide oevers van de stad belangrijk. Het Primair Onderwijs is gebaat bij een evenwichtige spreiding, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de ontmoetingsplekken.

SPORT EN RECREATIE

Buitensportaccommodaties worden gespreid over de stad en geconcentreerd via de multifunctionele kwaliteits- en basis-sportparken. Binnensport zal plaatsvinden op de bestaande locaties en op de nog te realiseren locatie in Randwyck; nieuwe locaties indien mogelijk nabij voortgezet of hoger onderwijs.

ZORG EN GEZONDHEIDSFUNCTIES

Verpleeghuizen zijn over het algemeen grootschalige werk- en bezoekslocaties, waarvan multimodale bereikbaarheid belangrijk is. Maatschappelijke opvang moet verspreid plaatsvinden in principe in en rond de binnenstad of in een subcentrum. Bij de regionale gezondheidszorg ligt het accent op de oostzijde van de stad (Randwyck en omgeving Vijverdal). Gezondheidscentra die op wijkniveau functioneren kunnen terecht bij de ontmoetingsplekken.

JEUGD EN WELZIJN

Uitgegaan wordt van een beperkt aantal grote gemeenschapshuizen, evenwichtig verspreid over de stad, aangevuld met een aantal kleinere voorzieningen verspreid over wijken, gesitueerd nabij ontmoetingsplekken. Ook wijkinformatiepunten en Centra voor Jeugd & Gezin zouden daar moeten landen. Hetzelfde geldt voor kinderopvang/peuterspeelzaal; waarbij koppeling met primair onderwijs wenselijk is.

Prioritering

Een gemeentelijke sturing op programma's is belangrijk om (ongewenste) concurrentie tussen gebieden te voorkomen. Daarom heeft de gemeente bij de stedelijke programmering in 2010 gekozen voor acht brandpunten voor stadsontwikkeling. Dit zijn de A2, Belvédère, Noorderbrug, Geusselt, Randwijck, Herstructurering, Centrum en Beatrixhaven. Deze brandpunten vormen het kader voor de programmatische ontwikkeling van de stad tot 2020. Het actieve gemeentelijke grond- en vastgoedbeleid wordt hierop gefocust.



Brandpunten

Van al deze plannen is een aantal cruciaal voor de transformatie van de stad. Zo zijn de ondertunneling van de A2, de verlegging van de Noorderbrug en de herstructurering van het stedelijk gebied randvoorwaardelijk voor de bereikbaarheid van de stad en voor het creëren van het stedelijk woonmilieu dat van groot belang is voor Maastricht woonstad. De transformatie van Randwijck is van groot belang voor de internationale positie van Maastricht en kennisstad. De ontwikkeling van Belvédère is cruciaal voor Maastricht cultuurstad, evenals de ambitie om Maastricht Culturele Hoofdstad van Europa 2018 te worden.

Participatie

Voor alle agendapunten, plannen en projecten zal de stad de samenwerking zoeken met betrokken partijen. Belangrijke partners zijn andere overheden, de grote werkgevers in stad en regio, beleggers/ontwikkelaars, maatschappelijke partners en de woningbouwverenigingen. Daarnaast gaat het om allerlei belangenorganisaties op het gebied van wonen, werken, verkeer, natuur, etcetera. En natuurlijk de mensen zelf die in de stad wonen, werken en verblijven. Omdat dit zulke belangrijke partijen voor de gemeente zijn in de uitwerking en uitvoering, is een breed maatschappelijk draagvlak voor het te voeren beleid onontbeerlijk. Daarom is bij de totstandkoming van deze structuurvisie een uitgebreid participatieproces gevolgd waarbij allerlei geledingen uit de samenleving zijn betrokken. De signalen die hierbij zijn afgegeven zijn meegenomen bij het opstellen van deze visie en het kiezen voor de ruimtelijke speerpunten. Deze samenwerking en participatie wil Maastricht graag voortzetten bij de realisatie van het plan. Dat betekent dat de gemeente open staat voor initiatieven en ideeën die bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de stad.



Frontenpark: planvorming in samenwerking met partijen



MaastrichtLAB

Ruimtelijk streefbeeld

In deze structuurvisie wordt het ruimtelijk beleid geschetst dat er mede voor moet zorgen dat de stad aantrekkelijk blijft voor haar huidige en nieuwe bewoners, ondernemers, werkers en bezoekers. En er wordt beschreven welke projecten worden uitgevoerd, voorbereid en geagendeerd. Om aan te geven welke gevolgen dit heeft voor Maastricht wordt een beeld gegeven van hoe Maastricht er uit zal gaan zien en welke veranderingen concreet aan de orde zijn. Daartoe wordt hierna het ruimtelijk streefbeeld 2030 geschetst. De belangrijkste ruimtelijke veranderingen tot 2030 zijn:

1. De ontwikkeling van een samenhangend centraal stedelijk gebied dat zich uitstrekt van Blauwdorp in het westen, het gebied rond de A2 in het oosten, Randwijck in het zuiden en Belvedere in het noorden.
2. Het versterken van Maastricht Vestingstad door de aanleg van het Frontenpark en door het Tapijngebied onderdeel te maken van het Stadspark.
3. Het versterken van Maastricht Waterstad door de oostelijke Maasoever vanaf het Griendpark naar het noorden toe te vergroenen en aan de zuidzijde het water meer toegankelijk te maken voor de recreant.



Ruimtelijk streefbeeld

Hierna wordt het beeld geschetst van de veranderingen in het centraalstedelijk gebied.

Door het verdwijnen van de barrière van de A2 en het opschuiven van de landing van de Noorderbrug ontstaat een samenhangend stedelijk gebied dat begrensd wordt door Brusselsepoort (1) in het westen, Belvédère in het noorden (2), de Geusselt in het oosten (3) en Randwijck in het zuiden (4). De enige grote fysieke barrière in dit gebied is het spoorweg-emplacement.

Als gevolg van deze ingrepen neemt in dit gebied het autoverkeer af en is er veel plaats voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De hoofdstructuur wordt gevormd door een bundel van “verkeerslichtvrije” doorgaande routes vanaf de Rechtbank (6) en Mariaberg (11), via de binnenstad en een nieuwe traverse over of onder de sporen (5) naar het hart van Wittevrouwenveld en Geusselt.(3)

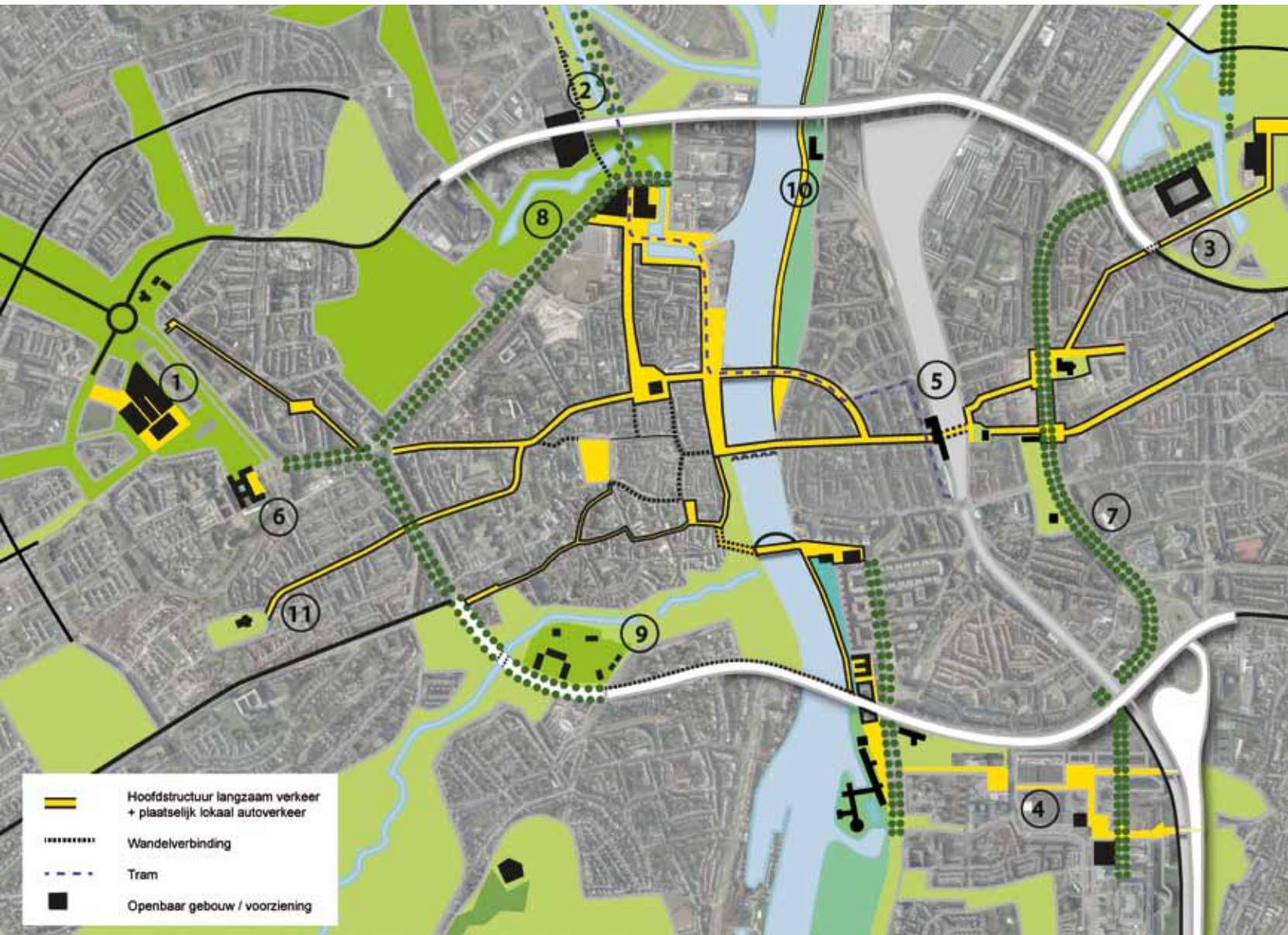
De singels aan de westzijde krijgen een tegenhanger aan de oostzijde: De Groene Loper (7), die kruisingsvrij verbonden is met de Geusselt en Randwijck.

De binnenstad wordt uitgebreid met het Frontenpark(8) aan de noordzijde en het Tapijngebied (9) aan de zuidzijde, dat deels openbaar wordt en onderdeel van het Stadspark.

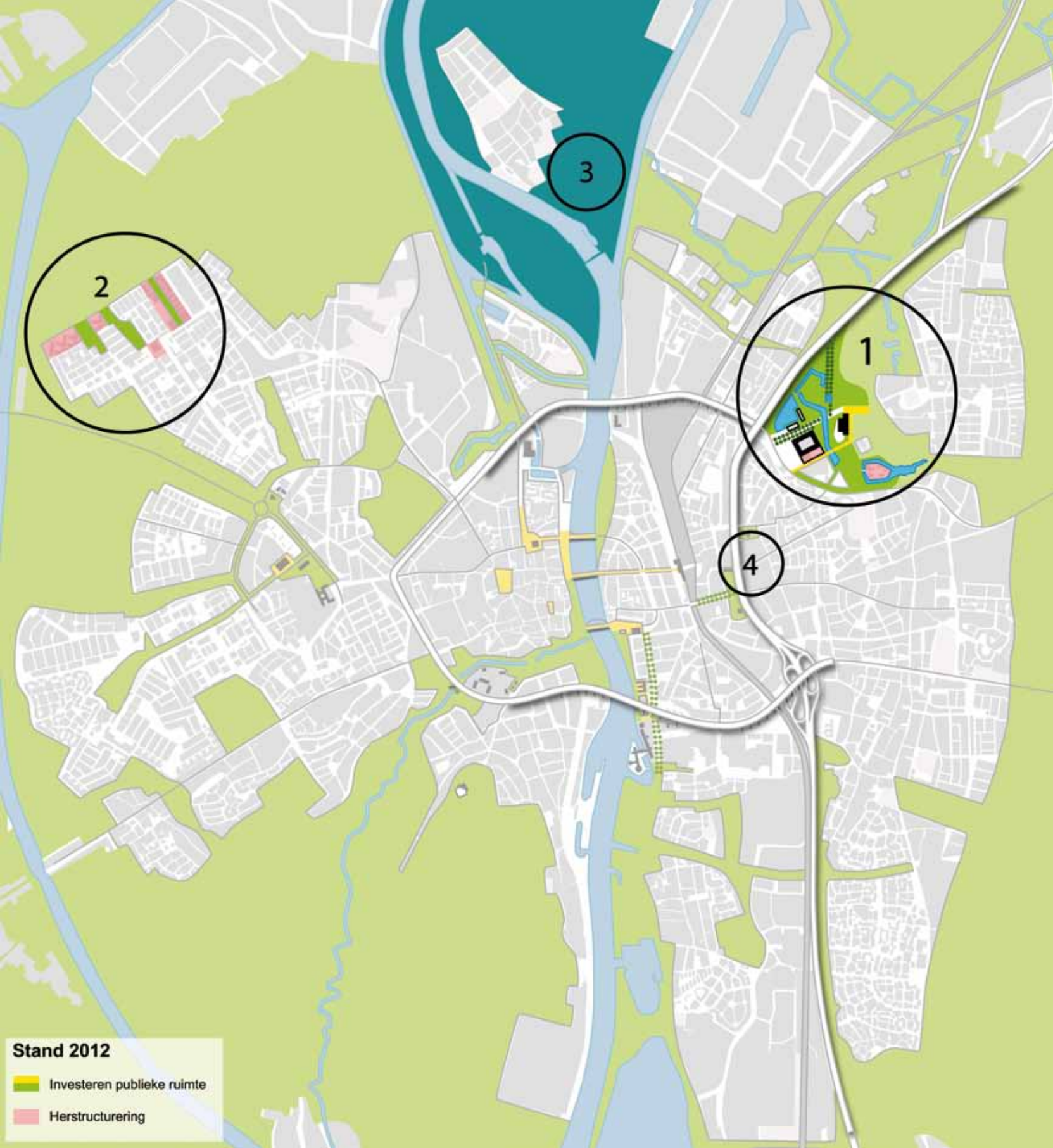
De subcentra worden voor langzaam verkeer goed verbonden met het centraal stedelijk gebied. Het Stadion en Zwembad (3) zijn via de Groene Loper veilig bereikbaar, Bosscherveld (2) en het gebied rond Bassin zijn via het Frontenpark met elkaar verbonden, Brusselsepoort krijgt een verbeterde fietsverbinding via de Bilserbaan.

De wens is om de Avenue Ceramique als stedelijke boulevard naar het zuiden door te trekken tot aan de kruising met de Randwijcksingel. Het gebied Randwijck Noord (4) krijgt een duidelijke oriëntatie op het Gouvernement. Hier komt voor langzaam verkeer de hoofdentree van het gebied Randwijck. (4) Het gebied tussen MECC en Ziekenhuis wordt vormgegeven als een ontmoetingsruimte en krijgt meer verblijfskwaliteit.

Tenslotte ontwikkelt de oostelijke Maasoever zich op termijn verder tot een groene oever die de stad met het landschap verbindt(10).



Centraal stedelijk gebied: streefbeeld openbare ruimtes 2030



Stand 2012

5. Transformatie

De realisatie van dit totaalbeeld zal stapsgewijs plaatsvinden. In dit hoofdstuk is deze geleidelijke transformatie zichtbaar gemaakt door het beeld van Maastricht op 3 verschillende tijdstippen te schetsen. Allereerst een beeld van de huidige situatie (2012), daarna het beeld in het jaar waarin Maastricht in samenwerking met haar Euregionale partners culturele hoofdstad van Europa wil worden (2018) en ten slotte een blik op de langere termijn (2030).

Maastricht 2012

In 2012 zijn onderstaande projecten in uitvoering of volop in voorbereiding. Waarbij opgemerkt dat in 2012 alvast het Bidbook voor de kandidatuur van Maastricht Culturele Hoofdstad van Europa 2018 wordt vastgesteld.

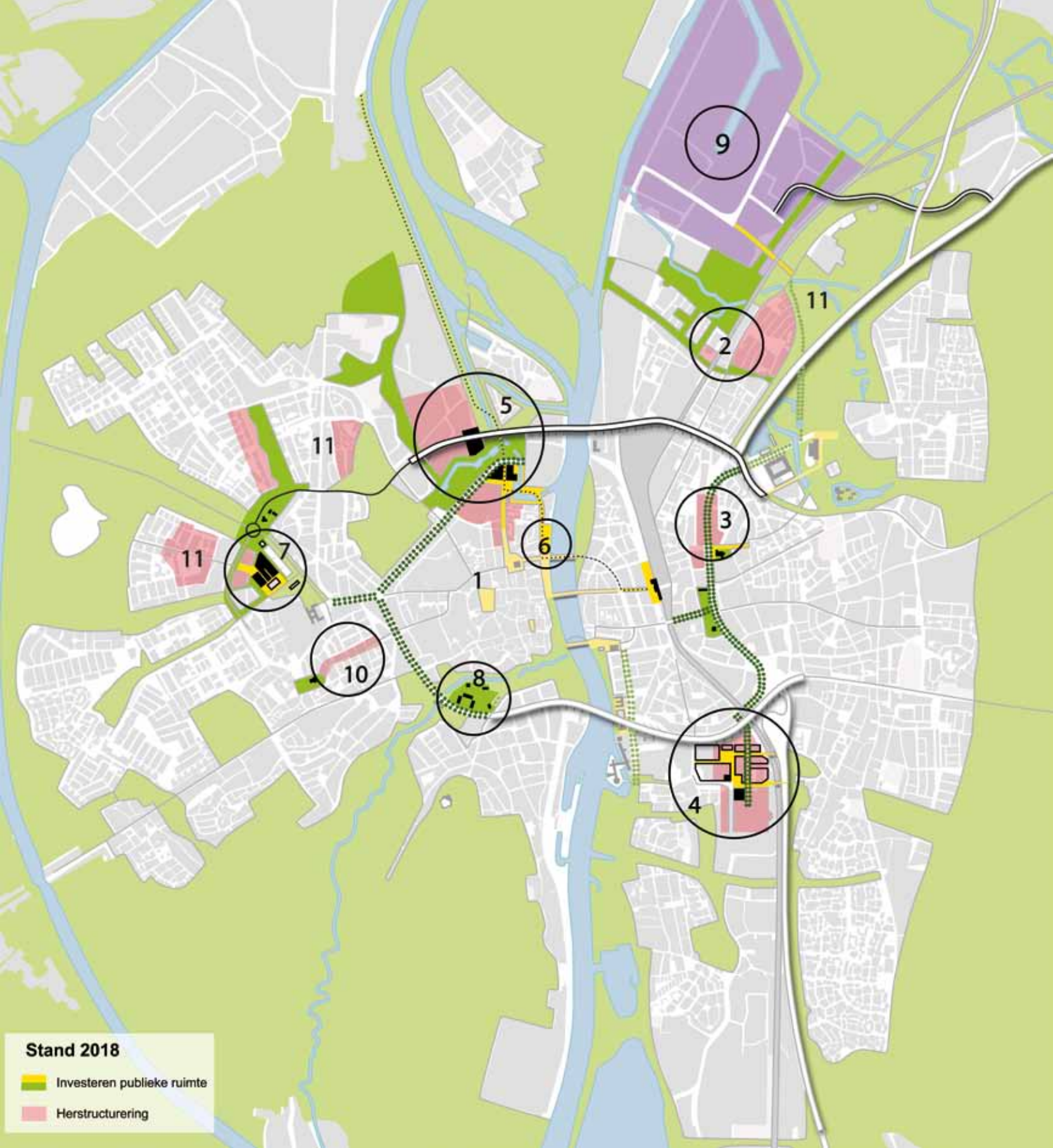
- 1. Geusseltpark**
wordt getransformeerd door te investeren in openbaar groen, sport, leisure en onderwijs. Hierdoor ontstaat een hoogwaardig woon- en werkgebied.
- 2. Herstructurering van Malberg**
is in uitvoering.
- 3. Grensmaasproject (Rivierpark Maasvallei)**
is in uitvoering.
- 4. A2-ondertunneling**
Fysieke maatregelen voor werkzaamheden worden gerealiseerd.



Maquette Geusseltpark



A2 in vogelvlucht



Stand 2018

Maastricht 2018

1. **Maastricht Culturele Hoofdstad 2018**

Door de ondertunneling van de A2, de aanpak van het Noorderbrugtracé, de komst van de tram en de herstructurering van de omgeving van het Bassin als cultureel kwartier zijn belangrijke voorwaarden vervuld voor Culturele Hoofdstad 2018.

2. **Herschikking maatschappelijk vastgoed**

Volop in gang, waarbij voorzieningen zoveel mogelijk worden gekoppeld aan bestaande ontmoetingsplekken in wijken. Een nieuw centrum komt tussen Limmel en Nazareth, op de Hoolhoeslocatie

3. **A2 Maastricht**

Is ondertunneld en de Groene Loper is gerealiseerd. Dit biedt kansen voor vernieuwing van het oostelijk stadsdeel, in eerste instantie direct rond de Groene Loper.

4. **Randwyck-Noord.**

Door ondertunneling van de A2 verbetert de bereikbaarheid van Randwyck. Dit versterkt het vestigingsklimaat. In het gebied worden initiatieven gebundeld om de Maastricht Health Campus te realiseren en tevens een centrale ontmoetingsplek te creëren.

5. **Omlegging aanlanding Noorderbrug en gebiedsontwikkeling Belvédère**

Hierdoor ontstaat de kans om het Frontenpark te ontwikkelen als parkgebied. In de omgeving Bassin zorgt een culturele impuls in het

industriële erfgoed voor transformatie van het gebied. In Bosscherveld komt rondom de detailhandel een grote diversiteit aan economische functies. Het Frontenpark vormt de schakel tussen deze gebieden

6. **Tram Hasselt-Maastricht**

Door de aanleg van de tram krijgt de omgeving Boschstraat en Bassin een impuls, evenals de Maasboulevard. Herinrichting van de stationsomgeving verhoogt de kwaliteit van de stadsentree vanaf het station.

7. **Brusselsepoort**

Vernieuwing winkelcentrum Brusselsepoort en aanpak groene wiggen geeft impuls voor vernieuwing woonwijken in West.

8. **Tapijnkazerne**

De vergroting van het stadspark verhoogt de aantrekkelijkheid van de zuidelijke binnenstad.

9. **Beatrixhaven**

Aanpak van de ontsluiting, versterking van de multimodaliteit en herstructurering.

10. **Blauwe Loper**

Realisering Blauwe Loper, een directe verbinding vanuit Mariaberg met de binnenstad, geeft impuls aan vernieuwing in Blauwdorp en Mariaberg

11. **Herstructurering**

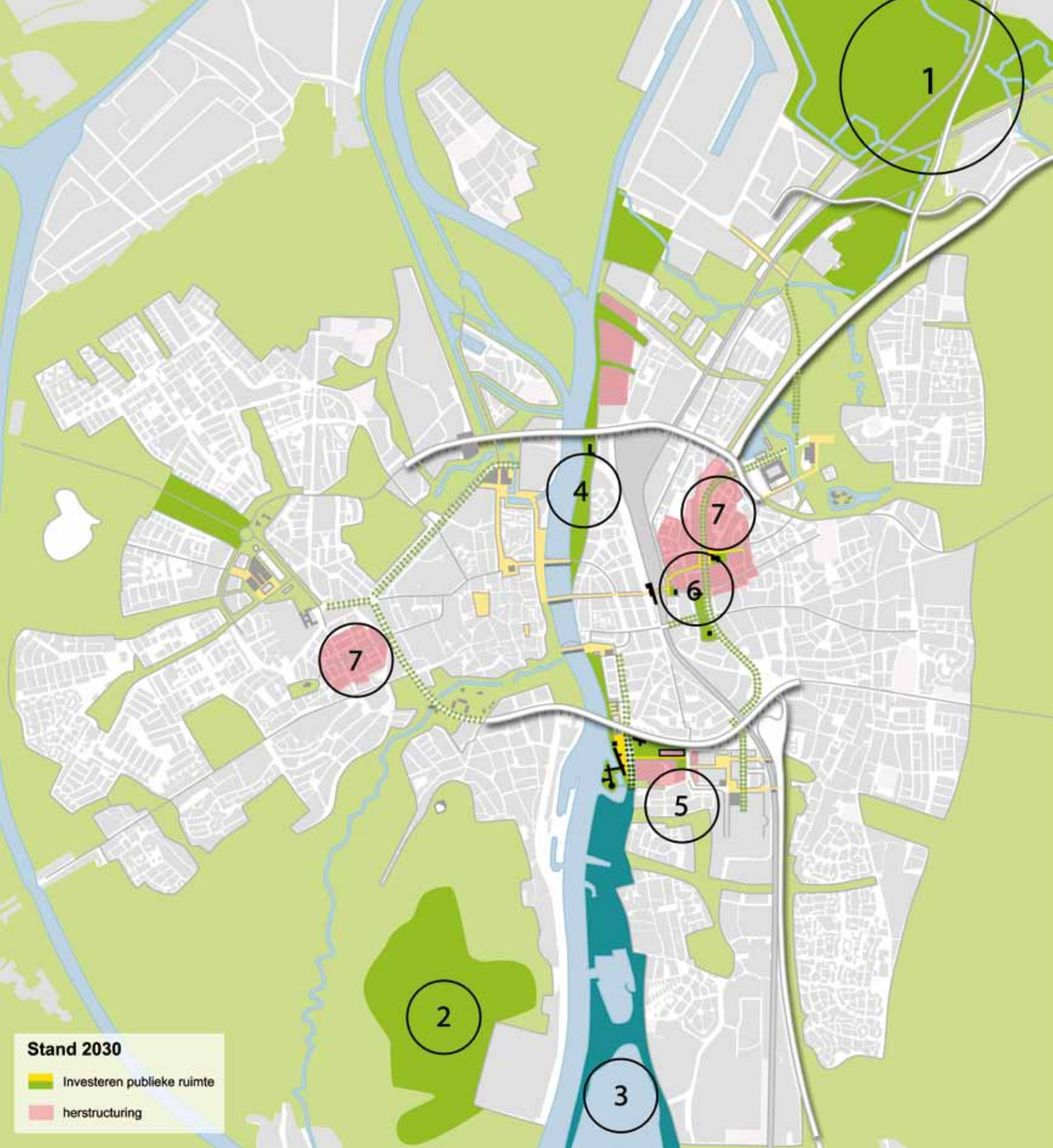
Pottenberg, Caberg, Malpertuis en Nazareth



A2 met groene loper



Tram Hasselt-Maastricht



Stand 2030

Maastricht 2030

1. **Landgoederenzone**
Realisatie recreatief netwerk.
2. **ENCI-groeve**
Transformatie tot natuurhistorisch gebied.
3. **Zuidelijk Maasdal**
Versterken van landschappelijke en recreatieve waarde, met als thema waterrecreatie.
4. **Maasoever Noord-Oost**
Het doorzetten van de groene Maasoever en tegelijk aanpakken van de hoogwaterproblematiek geeft kansen voor de ontwikkeling van een nieuw woongebied met uitzicht op Rivierpark Maasvallei.
5. **Randwyck-Noord**
Wordt ruimtelijk verbonden met de Maas en Ceramique en krijgt hierdoor ook een betere verbinding met de binnenstad.
6. **Stationsentree Oost**
Een nieuwe passerelle en verbeterde stationsentree vanaf de oostzijde geeft een extra impuls aan de vernieuwing van het oostelijk stadsdeel.
7. **De herstructurering in Oost en West**
krijgt verder gestalte



Transformatie stationsomgeving met aandacht voor de Oostzijde



Transformatie Enci

Investeringsagenda tot 2020

| Project | Gedekte publieke investeringen (gemeente, rijk, provincie, corporaties) | Geraamde private investeringen |
|---|--|---|
| A2 | 750 miljoen | circa 250 miljoen |
| Noorderbrug | 125 miljoen | |
| Tram | 45 miljoen | |
| Station (inpassing tram en fietsenstalling) | 20 miljoen | |
| Belvédère (gebiedsontwikkeling incl. DECL, Timmerfabriek, GDV/PDV, wonen) | 150 miljoen | circa 500 miljoen |
| Geusselt (UWC, sportvelden en hal, park, zwembad, landgoederenzone) | 60 miljoen | circa 60 miljoen |
| Beatrixhaven (incl. P+R en station) | 35 miljoen | |
| Herstructurering (Noord-Oost en West) | 100 miljoen | |
| Totaal | 1,3 miljard | circa 810 miljoen |

6. Investeringsagenda

De ambities van Maastricht zijn hoog. Zoals gezegd bedraagt alleen al de investering in infrastructuur tot 2020 meer dan een miljard euro. Naast de grote infrastructurele projecten wordt ook binnen de andere brandpunten, zoals de herstructurering, flink geïnvesteerd. Behalve publieke gelden (gemeente, provincie, rijk, corporaties) vindt er ook voor bijna een miljard euro aan private investeringen plaats. Dit zijn investeringen deels van de bestaande ondernemers in Maastricht, maar ook substantiële bedragen van nieuwe ontwikkelaars en ondernemers. Het geeft aan dat investeerders en ontwikkelaars een groot vertrouwen hebben in Maastricht.

In de tabel (pagina 36) zijn de geraamde investeringen tot 2020 weergegeven. Het gemeentelijk aandeel in de publieke investering is aanzienlijk. Maar via een succesvolle aanpak is een nog veel groter bedrag aan subsidies verkregen van onder andere het Rijk en de provincie Limburg. In het bijzonder voor projecten die voor het economisch en sociaal functioneren de stad buitengewoon belangrijk zijn. Het succesvol uitvoeren van deze projecten betekent een grote uitdaging voor de stad. Van het resultaat zullen bewoners, werkers en bezoekers echter flink profiteren. Want het gaat om fysieke projecten die in feite ook investeringen zijn in het sociale en economische klimaat. Kortom, het zal banen en welvaart voor alle Maastrichtenaren opleveren.

In deze structuurvisie worden ook thema's geagendeerd, waarvoor de benodigde investeringen nog niet zijn vastgesteld en waarvoor nog dekking moet worden gezocht.

Het gaat hierbij onder andere om verdere versterking van de woonkwaliteit en leefbaarheid door het creëren van aantrekkelijke ontmoetingsplekken in wijken via een transformatie en herschikking van het maatschappelijk vastgoed en het vergroenen van de stad.

Onderdeel daarvan is de herschikking van de maatschappelijke voorzieningen, waaronder onderwijs, sport en gemeenschapshuizen. Als eigenaar van het maatschappelijk vastgoed dient de gemeente de investeringen te dragen die benodigd zijn voor deze herschikking. Maar ook voor projecten zoals bijvoorbeeld Randwyck, Frontenpark, Tapijnkazerne, Stationstraverse zijn gemeentelijke investeringen nodig. Dit soms in aanvulling op private investeringen van betrokken private partijen en andere overheden. Besluitvorming daarover zal plaatsvinden in het kader van de integrale investeringsagenda en de begrotingscyclus van de gemeente Maastricht.



Frontenpark



Bassin en omgeving

7. Gebiedsbeschrijvingen

Het ruimtelijk plan voor Maastricht 2030 zal stapsgewijs en per (deel)project worden gerealiseerd. Daarbij zal soms gewacht moeten worden totdat zich kansen voordoen om een gebied te vernieuwen. Belangrijk is de ruimtelijke samenhang daarbij niet uit het oog te verliezen. In dit hoofdstuk is daarom de inzet op hoofdlijnen geschetst, met name bij het ontwerp van de publieke ruimte. Ook staat beschreven wat het functieprofiel of bindend thema van het gebied is.

1. Binnenstad

Thema: Forum Maastricht

De binnenstad heeft meerdere functies. Het is de ontmoetingsplek voor alle Maastrichtenaars, het winkelend publiek, de bezoekers van de horeca etc. Het is de belangrijkste plek voor publieke evenementen en ook het gebied waar zich een groot deel van het culturele leven afspeelt. In die zin is de binnenstad het 'Forum' van de stad.

In de binnenstad ontstaan verschillende sferen. Ten noorden van het kernwinkelgebied ontwikkelt zich een dynamisch gebied rond het Bassin met zijn 19e eeuwse karakter en grootschalige gebouwen. Goed ontsloten vanaf de Noorderbrug en door de tram, die dwars door het gebied loopt. De zuidelijke binnenstad behoudt haar 'dromerige' middeleeuwse ka-

rakter. De sfeer wordt bepaald door de aanwezigheid van de universiteit en andere onderwijsinstellingen. De binnenstad wordt uitgebreid met het Frontenpark aan de noordzijde en aan de zuidzijde, waar het gebied van de Tapijnkazerne deels openbaar wordt en onderdeel van het Stadspark. De stad wordt zo meer met haar vesting verbonden.

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd. Onder andere door het aantal parkeerplaatsen op straat/maaiveld waar mogelijk te verminderen en het bezoekersparkeren meer vanuit de rand van de (binnen)stad te organiseren (Park&Walk/ Park&Ride). Belangrijk uitgangspunt voor bouwinitiatieven is de bijdrage aan (de levendigheid van) het binnenstedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu en de kwaliteit van de openbare ruimte. Wonen boven winkels speelt daar een belangrijke rol in.



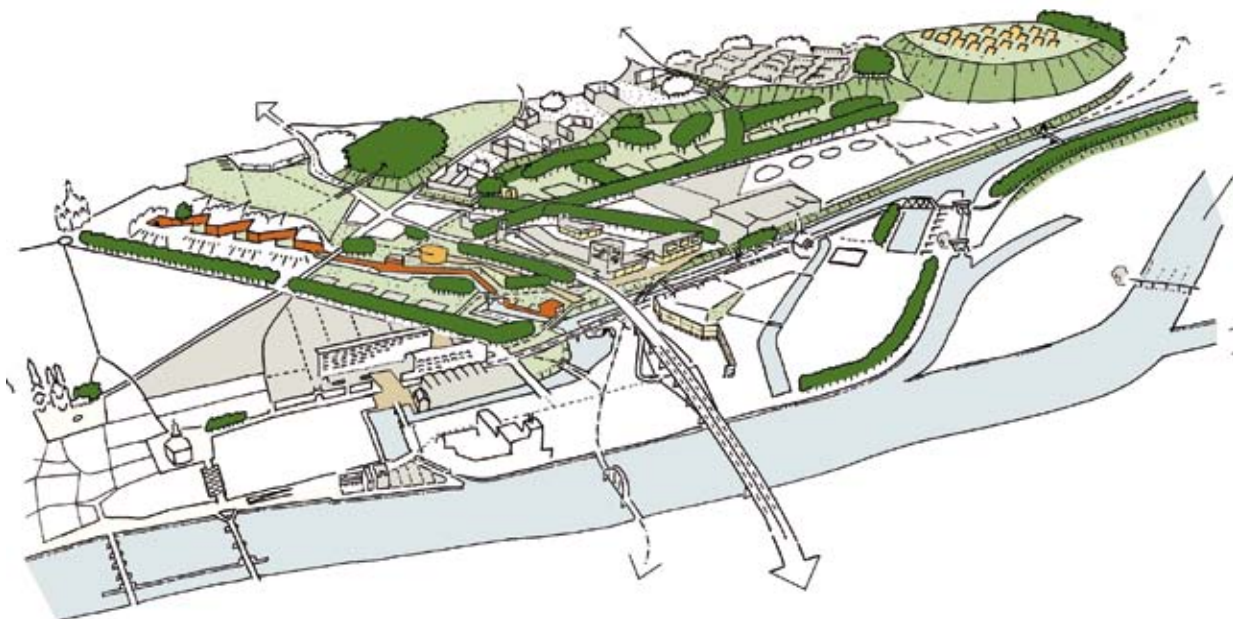
Tapijnkazerne

1.1 Belvédère, Bassin en Frontenpark

Thema: Dynamisch gebied met publiekstrekkers

De terreinen van en rond de voormalige fabrieken van de Sphinx aan de Boschstraat zullen in het kader van het project Belvédère worden herontwikkeld. Het Bassin als het culturele hart van het gebied. De realisatie van het cultuurcluster in de voormalige Timmerfabriek en de mogelijke concentratie van het kunstvakonderwijs (Quartier des Arts) zullen hieraan een belangrijke impuls geven.

De Hoge en Lage Fronten worden als onderdeel van de historische vestingwerken met elkaar verbonden. Dit gebied wordt ingericht als een nieuw Frontenpark dat direct verbonden is met de binnenstad. Het vormt een belangrijke schakel in het 'kralensnoer' tussen de concentratie van perifere detailhandel (PDV) in Bosscherveld en de grootschalige detailhandel (GDV) op het Sphinxterrein en de binnenstad. Hier ligt ook het zoekgebied voor een nieuw evenemententerrein en Park&Walk-voorzieningen. Met de situering van deze voorzieningen moet rekening worden gehouden met de unieke natuurwaarden van het gebied.



Schets Belvédère/Bassin/Frontenpark door Palmbout Urban Landscapes



Impressie 'Tapijnpark'

1.2 Tapijnkazerne

Thema: Openbare groene Campus

Het gebied van de voormalige Tapijnkazerne wordt grotendeels openbaar park. Dit completeert de parkengordel aan de zuidzijde van de binnenstad vanaf de Maasoever tot aan het Jekerdal. Gestreefd wordt naar een goede verbinding voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Prins Bisschopsingel. De monumentale gebouwen krijgen een nieuwe bestemming, bijvoorbeeld met functies die gerelateerd zijn aan de Universiteit Maastricht en culturele functies. Onderzocht wordt of hier ook een (ondergrondse) parkeervoorziening kan worden gecreëerd ten behoeve van de functies in dat deel van de binnenstad.

1.3 Maasoever

Thema westelijke oever: Levendige stedelijke kade.

De westelijke Maasoever wordt verder ontwikkeld als een stedelijke kade. Het is de bedoeling dat het gebied van de Wilhelminabrug tot aan de sluis bij het Bassin in het verlengde van de lage kade wordt heringericht als een doorlopende promenade langs het water. In de gebouwen bevindt zich een levendige “plint” met entrees en horeca. De halte van de tram krijgt op de hoge kade een prominente plek.

Thema oostelijke Maasoever: Groene parkachtige oever

De oostelijke Maasoever heeft een meer groen karakter. Nu loopt deze dood aan de noordpunt van het Griendpark. De wens is om in samenhang met de noodzakelijke verbreding van het winterbed van de Maas vanaf het Griendpark naar het Noorden toe een doorlopende groene oever te realiseren tot aan de sluis van het Julianakanaal.



Impressie van een groene Maasoever vanaf Griendpark naar de Grensmaas, in smanehang met meer ruimte voor de rivier.

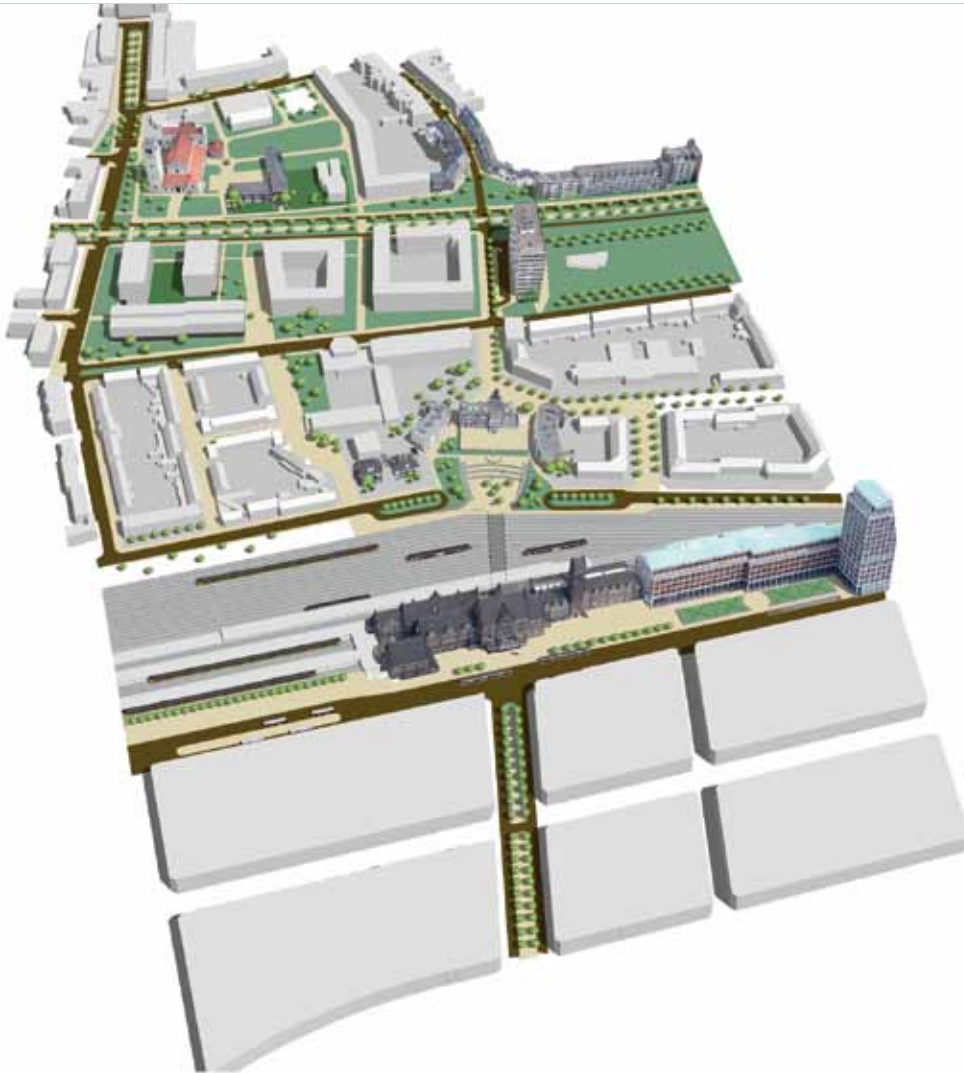
1.4 Stationsomgeving

Thema: Entree van de stad

Het Centraal Station wordt ontwikkeld als het belangrijkste OV-knooppunt. De eerste stap daarin is het realiseren van een nieuw bus- en tramstation. Daarnaast wordt ruimte gezocht voor een structurele verruiming van het aantal fietsenstallingen en de Park&Ride-voorziening. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de auto-bereikbaarheid van het station. De

inzet is verder de attractiviteit van de Stationsstraat voor voetgangers te verhogen. De opgave voor de langere termijn is om het monumentale Stationsgebouw tot een schakel tussen binnenstad en het oostelijk stadsdeel te maken.

Daarvoor is een openbare bij voorkeur 'befietsbare' passerelle gewenst. Op langere termijn ligt aan de oostzijde, waar de passerelle uitmondt, de opgave om een tweede stationsplein te maken.



Impressie stationsomgeving en entree oostzijde via ondergrondse traverse

2. Stedelijk gebied

Thema: Wonen in de luwte van de binnenstad

Tussen de binnenstad en de subcentra bevindt zich het stedelijk gebied. Grofweg omvat dit de gebieden Wyckerpoort en Wittevrouwenveld aan de oostzijde en Blauwdorp en Brusselse Poort aan de westzijde. De kwaliteit is hier: 'Wonen in de luwte van de binnenstad'. Menging met niet-woonfuncties vindt met name plaats in de lokale centra of langs historische routes. De vernieuwing van deze buurten verloopt geleidelijk en is behalve van sloop en nieuwbouw ook afhankelijk van verkoop van corporatiewoningen. De

doelgroep bestaat, behalve uit de bestaande bewoners, uit starters en mensen van buiten de buurt of de stad die gericht zijn op de stedelijkheid van deze omgeving. Hoewel er onderscheid blijft bestaan tussen de buurten zullen deze toch, meer dan nu, onderdeel worden van het centrale stedelijke gebied. Daarbij spelen de verbindingen voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad en de subcentra een grote rol. Uitgangspunt bij de vernieuwing is dat er in dit gebied meer ruimte wordt gecreëerd voor parkeren, water en groen. De sfeer is stedelijk: voortuinen ontbreken vaak, maar er zijn brede stoepen en er is ruimte voor straatbomen en plantsoenen.



Stedelijk gebied

2.1 Maastricht-Oost

Thema: de Groene Loper

In het oostelijk deel verandert de huidige A2 in een laan met stadswoningen, gemengd met woon-werkwoningen of kleinschalige kantoren. Deze laan (de Groene Loper) heeft naar het noorden toe een directe verbinding met de Geusselt (park met zwembad en

sportcomplex) en de Landgoederenzone. De inzet is de Groene Loper naar het zuiden toe door te trekken naar Randwyck-Noord met ziekenhuis, universiteit en MECC. De Groene Loper krijgt vanuit het centrale deel rond de Lourdeskerk goede verbindingen voor voetgangers en fietsers met het Centraal Station en binnenstad.



Groene loper

2.2 Maastricht-West

Thema: de Blauwe Loper

Ook in Blauwdorp/Mariaberg wordt gestreefd naar vernieuwing van delen van de woningvoorraad. Net als in Maastricht-Oost wordt een betere en veilige route naar de binnenstad gezien als katalysator voor deze vernieuwing. Deze verbinding wordt de Blauwe Loper genoemd en loopt in het verlengde van de Calvariestraat door in de wijk. Buurtvoorzieningen worden hieraan zoveel mogelijk gekoppeld.



Blauwe Loper

3. Subcentra

De huidige subcentra zijn Randwyck-Noord, Geusselt en Brusselsepoort/St. Annadal. Belvédère (omgeving Bassin en het zuidelijk deel van Bosscherveld) en Centrum Oost (tussen Centraal Station en de A2) zullen zich op termijn ook als subcentra gaan ontwikkelen. Deze subcentra zijn onderling zeer verschillend en hebben een andere positie in de stad. Randwyck-Noord is het belangrijkste subcentrum vanwege de internationale aantrekkingskracht en belangrijke economische positie. De Geusselt en Brusselsepoort/St. Annadal, evenals de toekomstige subcentra Bel-

védère en Centrum-Oost hebben een meer regionale aantrekkingskracht. Voor alle subcentra geldt echter dat deze een andere stedelijkheid dan de binnenstad kennen. De slenterende toerist ontbreekt hier veelal. De bezoekers zijn gericht op de hoofdfunctie van het gebied, zoals sport, winkels of werk. De opgave is om het huidige, vaak monofunctionele karakter van de subcentra te doorbreken, ze levendig en aantrekkelijk maken en door oriëntatie en routing beter te verbinden met de rest van de stad. Uiteraard behouden zij elk hun eigen signatuur en hoofdthema.



Randwyck-Noord, een van de subcentra

3.1 Randwyck-Noord

Thema: Kennisstad

Het hoofdthema in dit gebied is kennis: internationale diensten, hoger onderwijs, wetenschappelijk onderzoek, gezondheidszorg, congressen en beurzen. Het gebied is de kraamkamer van de Maastricht Health Campus. Daarnaast is Randwyck-Noord de grootste kantorenlocatie van Maastricht. Na de ondertunneling van de A2 is de ontsluiting per auto en per openbaar vervoer goed. De opgave is om de programma's in het gebied te versterken, een solide synergie van de diverse onderdelen tot stand te brengen en ook hier interessante ontmoetingsplekken te creëren.

Zwaartepunt in de ontwikkeling zijn de gebieden parallel aan de A2 en de J.F.Kennedysingel, met als scharnierpunt het gebied tussen het treinstation, de zuidelijke ingang van het MECC en de noordelijke entree van het ziekenhuis. Hier moet het centrale plein van Randwyck komen; een duidelijk begrensd ruimte waarop zoveel mogelijk entrees

van de omliggende gebouwen georiënteerd zijn. Er is voldoende ruimte voor levendige functies en de 24-uurseconomie wordt er voelbaar.

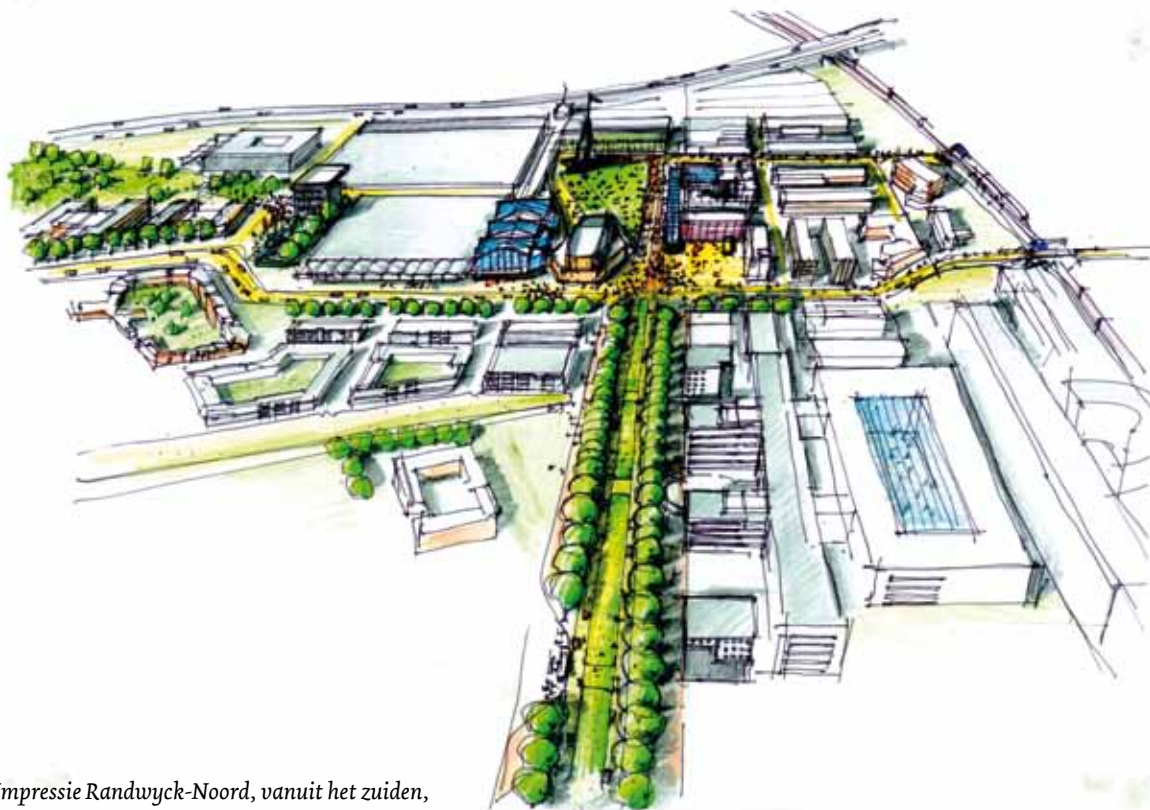
Goede verbindingen met de rest van de stad zijn doorslaggevend voor het succes van dit thema. Gestudeerd wordt op een betere ontsluiting en oriëntatie. Met name een waarneembare relatie met de Maas en de binnenstad ontbreekt. Een nieuw park tussen het voormalige gebouw van Dagblad De Limburger en de nieuwe vestiging van Mercedes vormt een belangrijke stap in het realiseren van deze relatie. Dit park is gericht naar het Gouvernement. De westelijke toegang van het MECC zou een prominentere rol moeten krijgen en zich eveneens kunnen oriënteren op dit nieuwe park. De Limburglaan zou tenslotte een karakter moeten krijgen vergelijkbaar met de Avenue Ceramique. Aan weerszijden van het J.F. Kennedytracé liggen over het algemeen ventwegen, met daaraan gebouwen die hun adres en dus ook hun voorkant hebben aan de ventweg. Dat beeld van aaneengesloten bebouwing en op de weg gerichte architectuur is het beeld van het J.F.Kennedytracé, ook bij het Europaplein.



Randwyck



Impressie Randwyck-Noord, relatie met Gouvernment en Maas



*Impressie Randwyck-Noord, vanuit het zuiden,
met centrale ontmoetingsruimte*

3.2 Belvédère/Bosscherveld

Thema: Dynamisch gebied met publiekstrekkers

Het gebied Bosscherveld is momenteel een bedrijventerrein. Door het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug zal dit terrein veel beter ontsloten worden. Het zuidelijk deel van Bosscherveld is aangewezen als nieuwe locatie voor perifere detailhandel, waaronder bouwmarkten. Hierdoor ontstaat er ten noorden van het nieuwe tracé van de Noorderbrug een subcentrum. Dit moet samen met de ontwikkeling van het Sphinxterrein in de binnenstad een kralensnoer van sferen en programma's gaan vormen op beloofbare afstand van elkaar. De verwachting is dat Bosscherveld door deze aanpak geleidelijk gaat veranderen. Dat zal extra worden gestimuleerd door in dit gebied zoveel mogelijk vrijheid en experimenteeruimte te bieden. Hierdoor kunnen zich een grotere diversiteit aan bedrijven en andere kleinschalige vormen van werkgelegenheid in Belvédère vestigen.

Ook mengvormen van wonen en werken kunnen er een plek krijgen. De regionale bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer (vanwege de tram Hasselt-Maastricht) is goed. Het wordt een zeer gemengd, kleurrijk en divers gebied. Een extra dimensie vormt het bindende thema 'duurzaamheid'. Aan de noordzijde van Bosscherveld komt namelijk de duurzame energiecentrale Limburg (DECL), waar duurzame energie wordt geproduceerd.

Vanaf het knooppunt Geusselt op de oostelijke Maasoever tot aan de toekomstige aansluiting op de nieuwe Bosscherlaan in Bosscherveld op de westelijke Maasoever komt het tracé van de Noorderbrug als een soort 'brug over de stad' te liggen. Er is geen directe aansluiting op de gebouwen langs de weg, die bij voorkeur in een groene setting op enige afstand van de weg staan. Voorkomen moet worden dat de gebouwen met hun 'achterkant' naar de weg staan. Aandachtspunt is de continuïteit en de kwaliteit van de kruisende noord-zuidroutes.



Verlegde Noorderbrug, PDV-locatie en tram



Brusselse Poort, voorkant naar West

3.3 Brusselse Poort / Sint Annadal

Thema: Hart van West

Dit gebied, met de rechtbank, het winkelcentrum Brusselse Poort, de onderwijslocaties, zorgfuncties, de Belastingdienst en de beide moskeeën is een belangrijke locatie op het gebied van onderwijs, werken en winkelen en functioneert als het hart van het westelijk stadsdeel. De rechtbank oriënteert zich op de St. Annalaan en de binnenstad. Het winkelcentrum Brusselsepoort zal zich meer dan nu gaan oriënteren op de woonbuurten in West.

De groene wiggen worden doorgezet tot aan het winkelcentrum. Ook de wig tussen Caberg en Malpertuis wordt als park via de Lucassingel verlengd. Wat nu de achterkant van het winkelcentrum is, wordt de voorkant. Er komt een entreeplein aan de zijde van Pottenberg. In deze omgeving zijn vormen van onderwijs, zorg en (zorggerelateerde) woningbouw denkbaar.

Hier ontstaat een volwaardig stadsdeelcentrum en een centrale ontmoetingsplek voor geheel West.

3.4 Centrum-Oost

Thema: Levendige verbinding tussen Oost en West

Het gebied tussen station en de toekomstige Groene Loper ontwikkelt zich tot een levendig gebied met een mix van wonen en regionale functies, zoals dienstverlening, onderwijs of stationsgerichte vergaderfaciliteiten. Dit gebied vormt ook de inleiding op een nieuwe traverse over of onder de sporen, waardoor een directe openbare verbinding met de binnenstad wordt gelegd. Aan de zijde van het Lourdesplein gaat het gebied over in het nieuwe winkelcentrum aan de Voltastraat.



Centrum Oost, omgeving Lourdesplein

3.5 Geusselt

Thema: Bewegepark

Het Geusseltpark, dat momenteel een anonieme restruimte is tussen de achterkant van het voetbalstadion en de sportvelden, maakt een metamorfose door. De belangrijkste opgave is om van het park een levendige publieke ruimte te maken. Dat wordt bereikt op twee manieren: meer publieke functies en een betere routing. Met de komst van het zwembad wordt centraal in het park een publiekstrekker gecreëerd, die tot ver in de avond en in de weekenden voor levendigheid zorgt. De nieuwe dynamiek wordt verder versterkt door de komst van het United World College Maastricht (UWCM). Ook de woningen zorgen voor meer gebruikers van het park, evenals voor sociale controle en een gevoel van veiligheid.

De drager van deze vernieuwing is de Groene Loper, die vanuit de stad komend onder de Terblijterweg door centraal in het Geusseltpark uitkomt. Daar buigt de Groene Loper af en vormt naar het noorden toe een verbinding met de Landgoederenzone. Vanaf het centrale punt komt er ook een prominente wandel- en fietsroute door het park, die langs de Ambyvijver naar de oostzijde van de stad voert. Rondom het stadion is ruimte voor de gemeentelijke sporthal en programma's op het gebied van sport, leisure, horeca, wellness, onderwijs en wonen. Nieuwe functies zijn bij voorkeur aanvullend op het hoofdthema van dit gebied: Sport. Daarnaast is de Geusselt ook een werklocatie. Als er (veel) vraag blijkt te zijn naar kantoren is de omgeving van de Geusselt een goede zichtlocatie langs de A2. Maar er moet dan wel gezocht worden naar mogelijkheden om de regionale ontsluiting met het openbaar vervoer te verbeteren.



Masterplan Geusseltpark (Feddes - Olthof) met Groene Loper

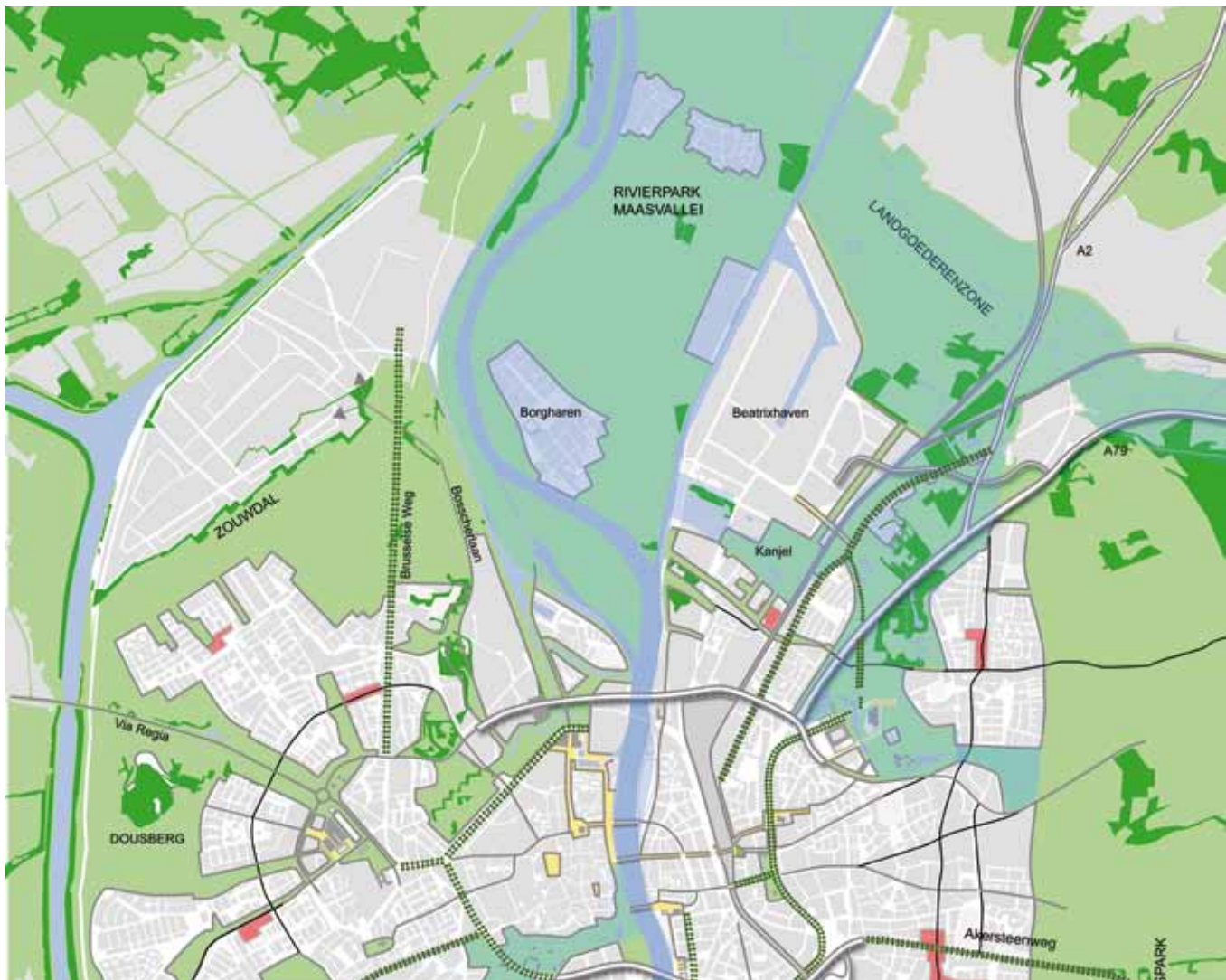
4. Stadsrandgebieden

Thema: Wonen in het groen

Dit zijn de woon- en werkgebieden buiten het centraal stedelijk gebied. De kwaliteit daarvan wordt bepaald door de nabijheid van het landschap. Het wonen vindt overwegend plaats in grondgebonden woningen, waarvan de tuin ook het groene karakter van de buurt mee bepaalt. Uitzondering daarop vormen de oude dorpskernen en linten, waar vaak een meer compacte bouw met een agrarisch karakter aanwezig is. De opgave is om landschap en stad met elkaar te verweven, door duidelijke randen te

maken en in sommige gevallen het landschap via groene longen de stad in te laten dringen. Sommige woongebieden zullen nauwelijks veranderen, andere zullen via kleinschalige herstructurering worden verdund, waarbij meer ruimte komt voor water, groen en parkeren. Het aandeel gestapelde bouw zal waarschijnlijk afnemen.

Niet iedere buurt zal zijn voorzieningen kunnen behouden. Er worden plekken aangewezen waar de voorzieningen worden gebundeld. Deze centra ontwikkelen zich tot goede en veilig toegankelijke levendige ontmoetingsplaatsen.



Stadsrandgebieden Noord

4.1 West

Thema: Wonen langs groene wigg

Het landschap wordt gevormd door het Zouwdal en het grensgebied met België, waarin de Dousberg ligt. Het Zouwdal wordt gedomineerd door de Belgische industrie en de grootschalige windturbines. Er vindt een uitbreiding plaats van bedrijventerrein Lanakerveld op Nederlands grondgebied. Door dit een robuuste groene rand te geven, wordt die aanblik verzacht. Maar de kracht van het Zouwdal ligt in zijn lengterichting: het zicht op de Grensmaas. Aan de randen van het Zouwdal komen nieuwe fiets- en wandelpaden, die moeten gaan aansluiten op de nieuwe fietsverbinding over de Maas bij de stuw van Borgharen. Gestreefd wordt naar een groene verbinding met de Via Regia. De Dousberg heeft het karakter van een publiek toegankelijk groengebied met een golfterrein, sportfaciliteiten en ondersteunende verblijfsrecreatie.

Het landschap dringt in West via drie groene wigg (Klokbekerstraat, Via Regia, Wide Lancken) diep tot in de stad door. Het is de uitdaging om deze groengebieden meer verblijfskwaliteit te geven en ook elk een duidelijke identiteit. Het groengebied langs de Lucassingel wordt een verbindende schakel

in de groenstructuur en krijgt als buurtpark een functie voor de wijk Brusselse Poort. Malberg wordt getransformeerd tot een wijk met meer grondgebonden woningen. In het kader van de herstructurering wordt tevens aan de rand van Malberg een aantal nieuwe groene wigg gerealiseerd, die vanaf het Zouwdal het gebied inlopen.

Caberg, Malpertuis, Pottenberg, Belfort en Mariaberg vormen samen een ring van cultuurhistorisch interessante parochiewijken. Ze liggen rondom de groene wigg en gaan zich richten op het hart van West: het winkelcentrum Brusselse Poort. De centra van Caberg en Belfort worden als ontmoetingsplek versterkt.

De wijken kenmerken zich door ruime groene openbare gebieden, die als een soort "groene vloer" samen de entourage vormen voor middelhoge appartementenbouw. Bij de herstructurering is deze stedenbouwkundige opzet met de groene wigg en de ritmische bomenrijen, alsmede de afwisseling tussen de markante middelhoogbouw en de laagbouwgebieden, uitgangspunt. Bij eventuele sloop/nieuwbouw wordt nadrukkelijk verwezen naar de architectonische stijlkenmerken van het gebied. In Oud Caberg, Daalhof en Hazendans zijn geen grote structuurveranderingen aan de orde.



Inrichtingsplan wijkpark Caberg



Zouwdal

4.2 Noord

Thema: Zicht op het water

Het winterbed van de Maas ten noorden van Maastricht ontwikkelt zich via de uitvoering van de plannen voor het Rivierpark Maasvallei tot een nat natuurgebied. In dit gebied liggen de kernen Borgharen en Itteren, die via kaden zijn beschermd tegen hoogwater. Gestreefd wordt naar betere fietsverbindingen vanuit dit gebied naar de rest van de stad. Enerzijds van Borgharen naar Boschpoort; anderzijds via de sluis van Limmel.

Op de westelijke Maasoever wordt een vernieuwde Bosscherlaan de nieuwe invalsweg vanuit België. Die komt te liggen in het eerder beschreven gebied Bosscherveld. Hierdoor neemt de leefkwaliteit van de woonwijk Boschpoort enorm toe. Het raamwerk van water (Zuid Willemsvaart, Lage Fronten, Bassin) en groen (Steilrand, Hoge en Lage Fronten, Fort Willem) wordt verder gecompleteerd.

Op de oostelijk Maasoever wordt gestreefd naar de herontwikkeling van het terrein Trega/Zinkwit. Op het noordelijk deel hiervan kan op termijn een ont-

spannen en groen woongebied ontstaan, georiënteerd op de Maas. Op het zuidelijk deel, aansluitend aan de Noorderbrug zijn functies denkbaar in de sfeer van lichte bedrijvigheid, garages, groothandel etc. De buurt Limmel krijgt hiermee ook een relatie met de Maasoever. Het is de bedoeling dat deze Maasoever een groene inrichting krijgt met een fietsverbinding richting Borgharen en Grensmaas.

Aan de noordzijde van Maastricht ligt de Beatrixhaven. Dit bedrijventerrein krijgt een directe ontsluiting vanaf de A2 en de A79. Het gebied is met name bedoeld voor de bedrijven in de zwaardere milieucategorieën en bedrijven die baat hebben bij aan- en/of afvoer via water en spoor. Een revitaliseringstraject is ingezet. Dat moet zorgen voor ruimtewinst voor vestiging van (nieuwe) zware bedrijvigheid. Het traject bestaat uit herstructurering van bedrijfskavels, het versterken van de multi-modale bereikbaarheid (water, spoor, weg) en kwaliteitsverbetering. In het zuiden wordt het bedrijventerrein afgescheiden van Limmel via de Kanjelzone. Hierin is de rioolwaterzuivering gelegen. Het is de bedoeling deze groene zone te versterken.



Grensmaas



Beatrixhaven



Vaeshartelt

4.3 Noordoost

Thema: Wonen nabij de landgoederen

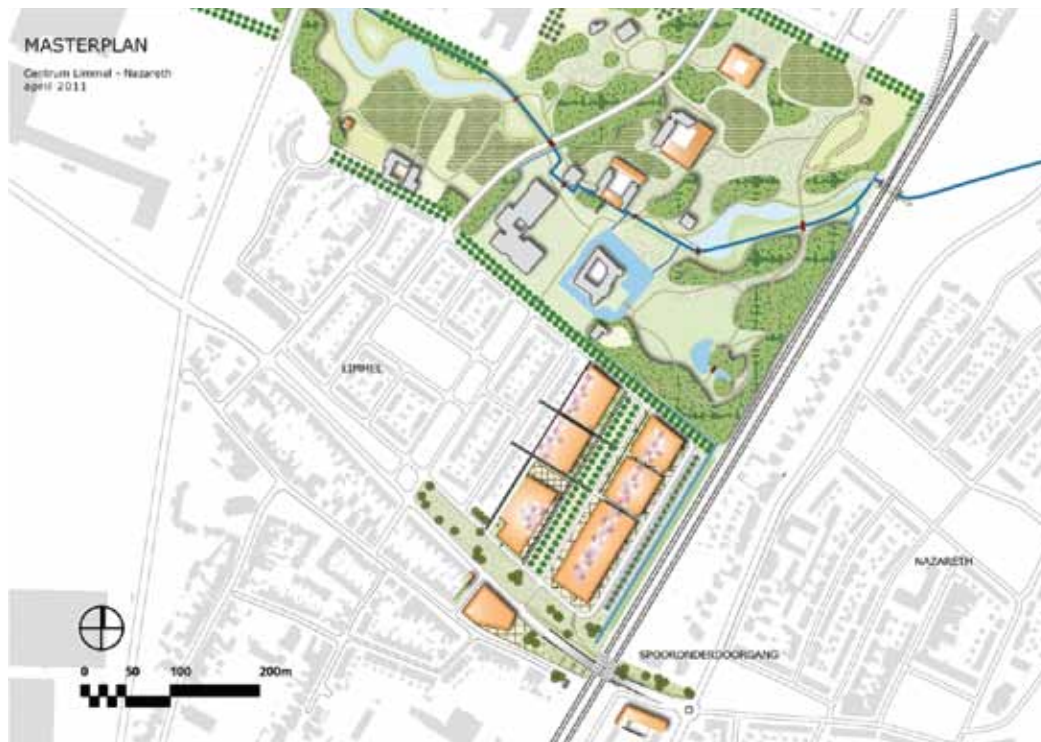
Het landschap wordt met name gevormd door de Landgoederenzone en het Geusseltpark. Deze worden over de A2 via de Groene Loper met elkaar verbonden. De Groene Loper sluit via een onderdoorgang bij het nieuwe treinstation Maastricht-Noord aan op het verlengde van de Beukenlaan, die naar Vaeshartelt leidt. Het landschap wordt hier gekenmerkt door de aanwezigheid van

landgoederen, monumentale bomenrijen en waterlopen. De landbouw zal steeds meer het karakter krijgen van stadslandbouw, die zich richt op streek-eigen producten. De opgave is nieuwe concepten te vinden voor de landgoederen, maar ook om de toegankelijkheid van het totale gebied te verbeteren.

Dat kan door het realiseren van verbindingen voor het langzaam verkeer om zo de toeristisch-recreatieve waarde te vergroten.



Lightrail halte Maastricht-Noord



Centrumplan Limmel-Nazareth



Spoorwegeronderdoorgang Balijeweg

Limmel en Nazareth worden beter met elkaar verbonden door een ruime onderdoorgang onder de spoorlijnen. Hier, op de zogenaamde Hoolhoeslocatie komt ook het nieuwe centrum met winkels en kindcentrum. De hoogspanningslijnen gaan ondergronds. Het centrum richt zich op de Balijeweg als verbindende schakel tussen de twee buurten. De bebouwingsrand van Nazareth blijft georiënteerd op het Geusselpark. In Nazareth-Noord vindt een herstructurering plaats met als inzet verdunning van de bebouwing. Zo wordt er ruimte gemaakt voor parkeren op eigen terrein en voor groen in de openbare ruimte.

Amby wordt aan de noordoostzijde afgebouwd via de woningbouw op Hagerhof en Ambyerveld.

4.4 Oost

Thema: Wonen aan het terraspark

In het oosten wordt het landschap gedomineerd door het Terraspark, dat vanaf het Heuvelland tot aan de stadsrand (Oude Molenweg) loopt. Uitgangspunt blijft de relatieve openheid van het middenteras, met als contrast de beboste hellingen naar het hoogterras. Het beleid is erop gericht de kwaliteit van dit gebied te behouden en - eventueel met behulp van particuliere initiatieven - het ecologische en recreatieve netwerk te verbeteren. Het is mogelijk dat plaatselijk waterbuffers worden aangelegd om de afvoer vanuit de grubben en droogdalen (tijdelijk) op te vangen. Binnen de stad zijn in Heer, Scharn, Eyldergaard en De Heeg geen grote structuurveranderingen aan de orde.



Uitzicht vanaf het terraspark over de stad



Stadsrandgebieden Zuid

4.6 Zuidoost

Thema: Wonen langs de Maasoever

Het zuidelijke Maasdal heeft een sterk recreatief karakter. Het loopt vanaf Maastricht door tot aan het dagstrand in Oost-Maarland. De opgave is om in dit gebied, met campings, jachthavens en natuur, meer samenhang te creëren. Waarbij ook de beleving vanaf de provinciale weg wordt versterkt door middel van doorzichten naar de Maas. Samen met de gemeente Eijsden-Margraten zal een landschappelijke visie worden opgesteld voor het overgangsgedebied Maastricht-Eijsden.

Een specifieke ontwerppoging is het groengebied tussen de Molensingel en Heugem, dat uitmondt in het sportpark. Het moet gekoppeld aan het groen in Randwyck-Noord één samenhangend groengebied worden.

Het bedrijventerrein Randwyck-Zuid behoudt zijn functie. Het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden is bouwrijp en dient ter opvang van de behoefte aan bedrijventerreinen in de komende jaren. In tegenstelling tot de Beatrixhaven krijgt het terrein een groene uitstraling door bomen en hagen.



Zuidelijk Maasdal: recreatief karakter

4.5 Zuidwest

Thema: Wonen langs de dalranden

Het landschap wordt gevormd door de St. Pietersberg, Jekerdal en Cannerberg. Met name de St. Pietersberg is - naast het uitloopgebied van St. Pieter - een recreatief-toeristische trekpleister. Fasegewijs zal de ENCI (Eerste Nederlandse Cement Industrie) haar activiteiten hier verminderen en zal de groeve worden ingericht als natuurterrein. Conform het transformatieplan zal het huidige fabrieksterrein deels een bedrijfsmatige functie houden, deels zal een natuur- en cultuurhistorische ontwikkeling plaatsvinden. Het gebied heeft vanwege de geologische situatie de potentie uit te groeien tot een belangrijke toeristische trekpleister. In St. Pieter, Jekerdal, Biesland, Campagne en Wolder zijn geen grote structuurveranderingen aan de orde.



Jekerpark



Colofon

| | |
|----------------|--|
| Uitgave | Gemeente Maastricht |
| Auteurs | Tima van der Linden, Onno de Jong, Jake Wiersma, Math Wijnands |
| Kaartproductie | Jake Wiersma, Herman Peeters, Eliane Janssen |
| Fotografie | Onno de Jong, Paul Rutten, Richard Hanssen |
| Vormgeving | Annemarie Mans |
| Druk | Andidruk |

De Structuurvisie Maastricht 2030 bestaat uit twee delen. In dit eerste deel worden op hoofdlijnen de ambities voor het ruimtelijk beleid beschreven. Het tweede deel van de structuurvisie is te vinden op www.maastricht.nl. Dat deel bevat de nadere uitwerking van de sectorale beleidsopgaven per thema en geeft zo inzicht in de totale 'beleidsboom' die ten grondslag ligt aan het ruimtelijk beleid.

Deze structuurvisie is tot stand gekomen via een uitgebreid participatieproces. De gemeente Maastricht bedankt iedereen die aan dat proces heeft deelgenomen en zo een bijdrage heeft geleverd aan deze structuurvisie.

Maastricht, juli 2012





Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegen Net

Limburg veilig bereikbaar

April 2014



Documentbeschrijving

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Titel | Beleidsnota RVWN |
| Ondertitel | Limburg Veilig Bereikbaar |
| Pagina's | 86 |
| Publicatienr. | 942 |
| Verschijningsdatum | maart 2014 |
| 1 ^e Revisie | april 2014 |
| Auteurs | Koos Louwerse, Govert de With |
| Opdrachtgevers | Provincie Limburg |
| Contactpersoon | Ron Roukens |

Uitgave: 2

 **LIGTERMOET
& PARTNERS**

adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a - 2810 AK Gouda
T: +31(0)182 520870 - I: www.ligpart.nl

 **Timenco**

Richting in mobiliteitsbeleid

Martelarenplein 3 bus 7 - 3000 Leuven
T: +32(0)1624 2270 - I: www.timenco.be

 **BVA**

verkeersadviezen

postbus 40089 - 8004 DB Zwolle
T: (038) 460 6747 - I: www.bvaverkeer.nl

Beleidsnota

Regionaal Verbindend Wegen Net

Limburg veilig bereikbaar

April 2014

in opdracht van:
Provincie Limburg

Inhoudsopgave

| | |
|---|---------------|
| Voorwoord | - 8 - |
| Managementsamenvatting - | - 9 - |
| 1. Aanleiding, plaats en doel van de nota, ambitie en strategie | - 11 - |
| 1.1 Aanleiding voor een nieuwe nota | - 11 - |
| 1.2 De plaats van de beleidsnota in de planstructuur | - 13 - |
| 1.3 Doel van het RVWN | - 15 - |
| 1.4 Doel van deze nota | - 16 - |
| 1.5 Beleidsambitie | - 16 - |
| 1.6 Beleidsstrategie | - 17 - |
| 2. Aanpak | - 18 - |
| 2.1 Inhoud | - 18 - |
| 2.2 Proces | - 18 - |
| 2.3 Vaststelling en status | - 20 - |
| 3. Netwerk | - 22 - |
| 3.1 Netwerkvisie en aanpassingen | - 22 - |
| 3.2 Functietypering HWN | - 25 - |
| 3.3 Functietypering RVWN | - 25 - |
| 3.4 Wegencategorisering | - 27 - |
| 4. Eisen | - 29 - |
| 4.1 Basiskennmerken wegontwerp | - 29 - |
| 4.2 Eisen vanuit overige modaliteiten en netwerkvisies | - 29 - |
| 4.3 Toepassing op RVWN | - 33 - |
| 4.4 Overzicht en invulling eisen | - 34 - |
| GOW buiten de bebouwde kom, ideale vormgeving | - 39 - |
| GOW buiten de bebouwde kom, minimale vormgeving | - 39 - |
| GOW binnen de bebouwde kom, ideale vormgeving | - 40 - |
| GOW binnen de bebouwde kom, minimale vormgeving | - 40 - |
| 4.5 Te realiseren profielen | - 41 - |
| 5. Toetsing | - 43 - |
| 5.1 Grijze wegen | - 45 - |
| 5.2 Bovenregionaal Verbindende Wegen (BRVW) | - 47 - |
| 5.3 Stadsregionaal ontsluitende wegen en Regionaal verbindende wegen (SROW/RVW) | - 54 - |
| 5.4 Regio ontsluitende wegen (ROW) | - 66 - |
| 5.5 Totaaloverzicht wegen | - 73 - |
| 6. Prioritering | - 75 - |
| 6.1 Prioritering: Invalshoeken | - 75 - |
| 6.2 Prioritering: Politieke afweging | - 76 - |
| 7. Procesmanagement | - 79 - |
| 7.1 Ambitie en realisatie: Kwaliteit, planning, kosten | - 80 - |
| 7.2 De nota als sturingskader | - 80 - |
| 7.3 Afstemming per traject | - 81 - |
| 7.4 Planning en budget | - 82 - |
| 7.5 Overdracht & overname | - 82 - |
| 7.6 Monitoring en evaluatie | - 82 - |
| 7.7 Communicatie | - 84 - |
| Bijlagen | - 87 - |

Voorwoord

*Wat hebben verkeer en voetbal met elkaar gemeen?
Iedereen heeft er wel een 'deskundige' mening over!*

In 1997 is in Limburg voor het eerst een provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) opgesteld. Dit was een nadere uitwerking van het verkeersbeleid op provinciale wegen zoals verwoord in het Provinciaal Mobiliteits Plan 1996 – 1999 (SVVII-beleid). De nota werd op 27 juni 1997 vastgesteld door Provinciale Staten en verkreeg daarmee een formele provincie-brede status.

Nu, 17 jaar later, kan een balans opgemaakt worden. Veel wegenprojecten zijn gerealiseerd met als uitgangspunt de richtlijnen vanuit de beleidsnota. De beleidsnota werd echter snel achterhaald door ontwikkelingen, waardoor veelal gemotiveerd werd afgeweken. Nationaal beleid en voortschrijdend inzicht vormden aanleiding om de nota te actualiseren. Voor u ligt nu een nieuwe nota 'Regionaal Verbindend Wegen Net'. Deze nota maakt onderdeel uit van de huidige provinciale planstructuur als uitvoering van het Provinciaal Verkeers en Vervoers Plan (strategisch beleid, vastgesteld door Provinciale Staten als aanvulling van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg). Hiermee wordt tegelijkertijd de complexiteit van deze nota in beeld gebracht.

De nieuwe nota RVWN is in eerste aanleg bedoeld voor de inrichting en vormgeving van provinciale wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN. Het karakter van de nota zal als uitwerking van het PVVP 'tactisch' van aard zijn en wordt van provincie-wege vastgesteld. Verder heeft de nota tot doel om als sturend/richtinggevend kader te dienen om de beleidsambities provincie-breed te faciliteren. Daarbij kan gedacht worden aan netwerkaanpassingen in relatie tot HWN en OWN (hoofdwegennet en onderliggend wegennet), overdracht/overname van wegen, ruimtelijke ontwikkelingen en financiële aspecten op en rondom het RVWN.

Kortom, de doelgroepen waarvoor deze nota primair bedoeld is, zijn; Cluster Mobiliteit (business cases projecten), Cluster Weg-Aanleg (inrichting & vormgeving), Cluster Weg-Beheer (onderhoud en overdracht). Secundair zijn de rijks- en gemeentelijke 'infrastructuur-partners' een belangrijke doelgroep, zeker als het gaat over draagvlak voor de provinciale infrastructurele netwerk-keuzes en consequenties die hieraan inherent zijn (prioritering en facilitering).

Anders dan de 1^e nota RVWN kent de nieuwe nota een tijdshorizon van 30 jaar. Binnen deze tijdsspanne zullen de beleidsdoelen regelmatig en structureel gemonitord en geëvalueerd worden. Indien nodig kan en zal het provinciaal beleid bijgesteld worden. Dit doen we niet alleen, hierin zullen we gezamenlijk optrekken met onze partners van het rijk en van de gemeenten. Vanuit de participatie-principes zullen ook de maatschappelijke organisaties hierin betrokken worden. Voorts dienen de weggebruikers niet uit het oog verloren te worden. De infrastructuur is immers bedoeld om hen 'vlot & veilig' van A naar B te doen komen. Samen op weg, én; waar een wil is, is een weg!

Maastricht, 22_april_2014
Gedeputeerde Staten van Limburg

Managementsamenvatting

In deze nota wordt het beleid vastgelegd met betrekking tot het Regionaal Verbindend Wegen Net (RVWN). Dat net is vastgesteld (inclusief de wijzigingen ten opzichte van de vorige nota) en de eisen voor de inrichting worden benoemd (gebaseerd op landelijke normen en provinciale beleidsambities en –nota’s). Vervolgens is getoetst hoe de wegen van het netwerk zich momenteel verhouden tot de inrichtingseisen. Dat geeft de opgave voor de komende tijd weer. In het laatste hoofdstuk worden de procesafspraken beschreven die nodig zijn om aan deze opgave te kunnen voldoen.

Bij het tot stand komen van deze nota zijn 2 punten boven komen drijven die ook in de toekomst aandacht vragen, te weten;

- Voor de huidige stand van zaken van het netwerk is een grote inspanning verricht om alle RVWN-wegen te inventariseren. Hierdoor is er nu een basisgegevensbestand aanwezig. De aanbeveling is om dit basisbestand bij te houden en de daarin nog aanwezige fouten en omissies gaandeweg te verbeteren.
- Er was uitgebreide aandacht voor het procesmanagement, met een begeleidingsgroep die via een routeboek continu op de hoogte was van de stand van zaken, én een aantal vooraf genoemde go/no-go momenten. Veel reacties, discussies en opmerkingen kwamen pas aan de orde ná het formele afstemmingsmoment. De aanbeveling is om de vereiste aandacht te blijven besteden aan dit draagvlakvergroterend instrument.

De nota die er nu ligt, bevindt zich nadrukkelijk op het ‘tactisch niveau’. De nota is een schakel tussen het PVVP (strategisch niveau) en het Meerjaren Investerings Programma/de uitvoering (operationeel niveau). In de nota worden de strategische ambities vertaald naar tactische inrichtingseisen, gebaseerd op landelijke CROW-normen en inrichtingseisen van diverse netwerken die gebruik maken van wegen van het RVWN. Tevens wordt getoetst in hoeverre de wegen van het RVWN op dit moment al voldoen aan de inrichtingseisen.

De consequenties van de nota zijn de volgende:

- Tijd: De planhorizon van de nota is 30 jaar (tot 2045). In die periode is elke weg tenminste één keer aan de beurt voor groot onderhoud. Hierdoor zijn de gestelde doelen realistisch haalbaar. Voor dit aspect wordt een monitoringsprogramma opgesteld, op basis waarvan het tot de mogelijkheden behoort om bijstellingen van beleid en/of ambitie door te kunnen voeren.
- Geld: uitgangspunt zijn de huidige budgetten (prijspeil 2012) bedoeld voor aanleg, onderhoud en beheer van het provinciaal wegareaal. Omdat er geen aanleiding is gevonden om wegen vóór hun geplande onderhoud cycli onder handen te nemen, kunnen de doelen voor het nieuw vastgestelde netwerk gehaald worden met gebruik van deze reguliere budgetten. Enkele aandachtspunten hierbij betreffen de overdracht van wegen en de daaraan verbonden verplichtingen van de wegbeheerder, evenals bestuurlijke wensen m.b.t. verkeersveiligheid en/of doorstroming. Ook extra eisen aan andere beleidssectoren kunnen van invloed zijn op de voorziene aan te wenden middelen (bijvoorbeeld BDU & OV).
- Kwaliteit: Uitvoering van het in deze nota gestelde, leidt tot een RVWN dat is ingericht volgens de landelijke en provinciale normen voor verkeersveiligheid en doorstroming. Hierbij wordt ook rekening gehouden met extra intenties vanuit

transport en logistiek, verkeersmanagement, fiets, landbouw en openbaar vervoer.

1. Aanleiding, plaats en doel van de nota, beleidsambitie en beleidsstrategie

1.1 Aanleiding voor een nieuwe nota

De provincie Limburg heeft behoefte aan een *Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegen Net (RVWN)*. De vorige beleidsnota stamt uit 1997. Sindsdien hebben zich vele ontwikkelingen voorgedaan op het gebied van economie, ruimte, maatschappij, mobiliteit, verkeer en wegontwerp, die van belang (kunnen) zijn voor het RVWN. Ook zijn er inmiddels diverse nieuwe beleidsplannen en ook verschillende netwerkvisies ontwikkeld, die kaderstellend kunnen zijn voor het RVWN. Bovendien zijn er nieuwe landelijke richtlijnen geïntroduceerd voor het ontwerp en de inrichting van wegen. Het is noodzakelijk het RVWN hiermee in samenhang te brengen. Voor u ligt daarom een nieuwe beleidsnota RVWN.

Nieuwe basiskennmerken

Bij het opstellen van de vorige beleidsnota in 1997 was 'Duurzaam Veilig' nog in ontwikkeling. 'Duurzaam Veilig' is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Binnen een Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Voordat Duurzaam Veilig werd geïntroduceerd werd voornamelijk geprobeerd om de gevolgen van verkeersonveiligheid te beperken. Dat wil zeggen dat veelal achteraf maatregelen werden getroffen om onveilige situaties aan te pakken. Dit wordt ook wel een curatieve benadering genoemd. Natuurlijk is dat nog steeds nodig, maar het curatieve beleid wordt nu gecombineerd met een preventief beleid: Duurzaam Veilig.

Inmiddels is het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' verder uitgewerkt en vertaald in nieuwe landelijke basiskennmerken voor het wegontwerp. Deze nieuwe basiskennmerken zijn (op 25 juni 2012) landelijk vastgesteld door het Bestuurlijk Koepel Overleg Infrastructuur en Milieu (voorheen: Nationaal Mobiliteitsberaad) - het bestuurlijk overleg van Ministerie, Provincies (IPO), Stadsregio's (SkVV), Gemeenten (VNG), en Waterschappen (UvW). Afgesproken is dat alle wegbeheerders vanaf 2013 bij voorkeur deze richtlijn volgen om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te versterken. De provincie Limburg conformeert zich aan deze afspraken en spreekt uit de richtlijn te zullen volgen voor zover dit mogelijk is. De nieuwe basiskennmerken voor de inrichting van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn vastgelegd en uitgewerkt in CROW-publicatie 315 - *Basiskennmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen*. Deze nieuwe basiskennmerken vormen de beleidsmatige basis voor de basiseisen die de provincie wil stellen aan de inrichting van de wegen van het RVWN.

Nieuwe beleidsplannen en visies

Sinds 1997 zijn er in Limburg diverse nieuwe beleidsplannen van kracht geworden en diverse netwerkvisies ontwikkeld, die van invloed (kunnen) zijn op het RVWN. Het gaat dan met name om de volgende plannen en visies van rijk en provincie. Een aantal hiervan wordt sowieso regelmatig geactualiseerd, andere gelden voor langere tijd.

Verkeer- en vervoerbeleid

1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (rijksoverheid)
2. Provinciaal Omgevingsplan Limburg
3. Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan
4. Vigerend Coalitieakkoord
5. Limburg-agenda

Weginfrastructuur

6. Limburgs Mobiliteitsprogramma
7. Integrale Wegcategorisering
8. Meerjaren Infrastructuur Programma

Transport en logistiek

9. Ambitiedocument Limburg Topprovincie Logistiek 2012
10. Actieprogramma Logistiek Limburg
11. Kwaliteitsnet Goederenvervoer, voor wegverkeer
12. Havennetwerkvisie Limburg 2030

Openbaar Vervoer

13. Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer
14. Provinciale visie overstappunten en (top)haltes
15. Nota van uitgangspunten OV Limburg

Fiets

16. Meerjarenprogramma Fiets/Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022

Verkeersveiligheid

17. Meerjaren Uitvoering Programma ROVL
18. Maak van de nul een punt!

Verkeersmanagement

19. Verkeers- en Vervoersmanagementplan

Beheer en onderhoud

20. Nota Beheer & Onderhoud
21. Limburgse Uitgangspunten Weginrichting (LUW)
22. Wegkenmerken Plus
23. Groenbeheervisie

Regionale visies

24. Netwerkanalyse Zuid-Limburg
25. Regionale Mobiliteitsvisie Midden-Limburg
26. Regionale Mobiliteitsvisie RMO Noord-Limburg

Overig

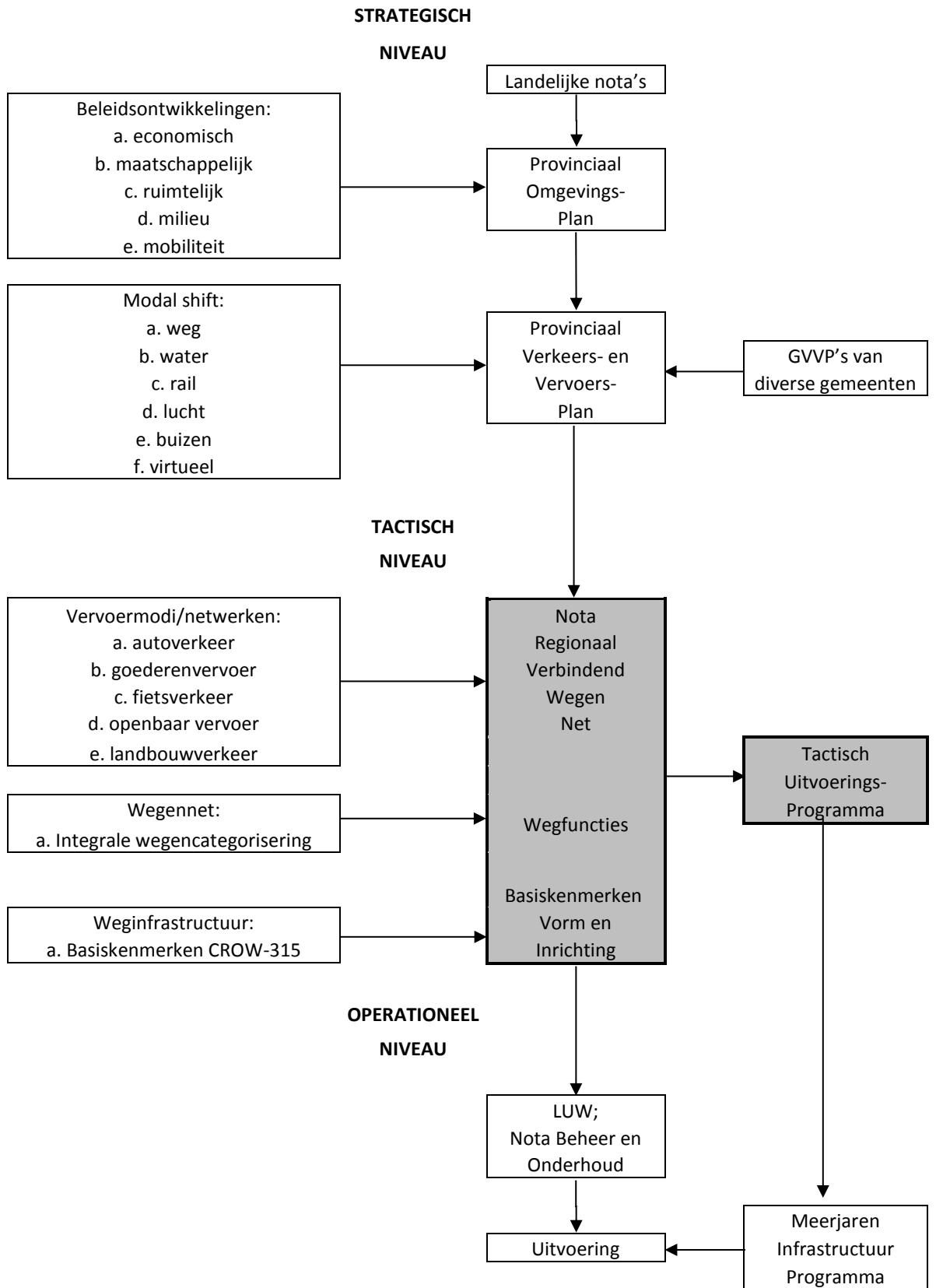
27. Atlas Grensoverschrijdend Verkeer over weg en spoor
28. Beleidsvisie Duurzame Ontwikkeling Cradle to Cradle
29. Locatiebeleid Tankstations

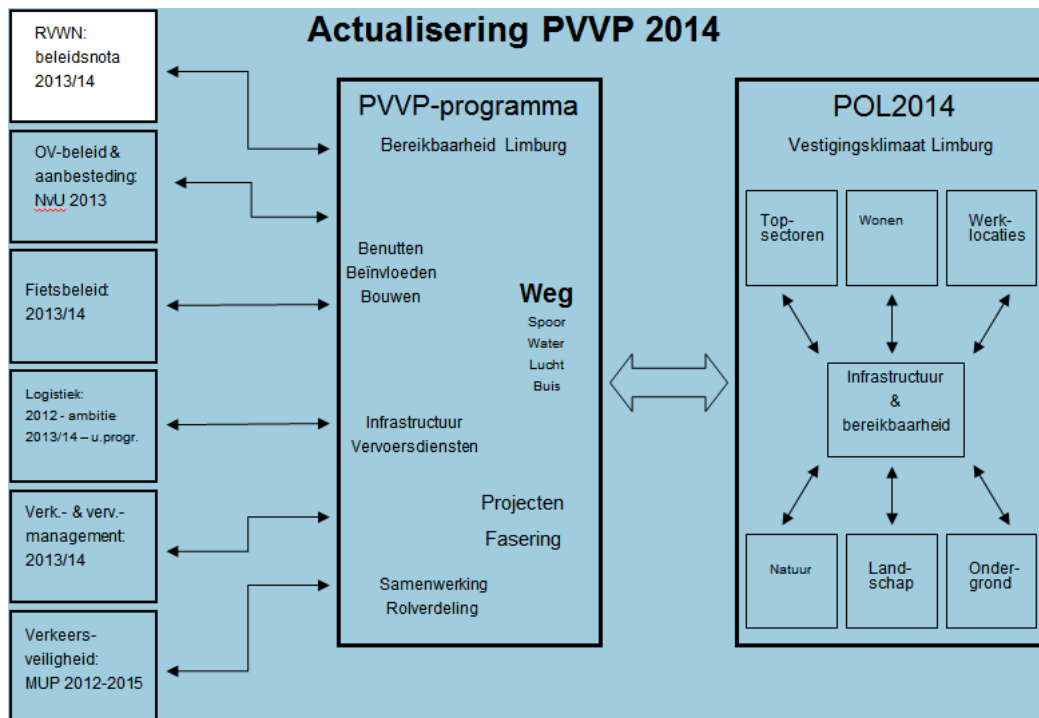
In deze nota zijn deze plannen en visies richtinggevend meegenomen bij het opstellen van de nieuwe basiseisen waaraan de wegen van het RVWN moeten voldoen. Behalve de basiskennmerken op basis van CROW-publicatie 315, zijn er ook eisen voor de RVWN-wegen overgenomen uit deze andere plannen. Het meest expliciet gebeurt dit vanuit het beleid voor fiets en landbouwverkeer. De nieuwe basiseisen voor het RVWN houden rekening met de eisen en randvoorwaarden die in alle bovenstaande plannen en visies worden gesteld en maken de realisatie van deze plannen en visies mogelijk. Het opstellen van deze nota RVWN (zie hoofdstuk 2) liep deels parallel met het opstellen/actualiseren van enkele andere nota's; deze zijn onderling afgestemd.

1.2 De plaats van de beleidsnota in de planstructuur

De nieuwe Beleidsnota *RVWN* is enerzijds volgend zijn ten opzichte van de kaders die zijn vastgelegd in 'hogere' beleidsplannen, en is anderzijds sturend voor de concrete uitvoering van het beleid. De nota bevindt zich dus op het 'tactische niveau', tussen 'strategische' plannen en 'operationele' plannen. De nota moet de vertaalslag geven van strategische doelen naar concrete uitvoering op straat.

De schema's op de volgende pagina's tonen de onderlinge samenhang.





Deze voorliggende nota vormt dus een uitwerking van het Provinciaal Verkeer- en Vervoers Plan (het PVVP is een POL-aanvulling), waarin het verkeersbeleid is vastgelegd. De nota houdt rekening met recente en verwachte ontwikkelingen en sluit aan op de bestaande netwerkvisies op het gebied van goederenvervoer, fietsverkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer.

In deze nota worden de eisen beschreven die gesteld worden aan de inrichting van wegen van het RVWN. Die eisen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen. Ook de samenhang met andere beleidsterreinen komt in de eisen tot uitdrukking: wegen van het RVWN die ook deel uitmaken van een ander netwerk, of die een ander netwerk kruisen, voldoen ook aan de eisen die dat andere netwerk of andere beleidsterrein stelt.

1.3 Doel van het RVWN

In het POL en het PVVP zijn de ambities voor het verkeersbeleid vastgelegd. Voor het RVWN zijn de volgende passages uit het PVVP van belang:

1) *Limburg streeft voor het wegverkeer, en dan vooral voor het aan de economie gerelateerde verkeer, naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet. De bereikbaarheid van Limburg via de weg willen wij op regionaal en bovenregionaal niveau op peil brengen en houden via een adequaat en samenhangend netwerk van hoofdwegen en regionaal verbindende wegen.*

2) *Het hoofdwegennet (HWN) is primair bedoeld voor de afwikkeling van het langeafstandsverkeer. Het zorgt voor een goede bereikbaarheid van Limburg voor (in-)nationaal verkeer in de relaties met de Randstad en overig Nederland, Duitsland, België en overige Europese bestemmingen. **Met het regionaal verbindend wegennet (RVWN) dragen wij zorg voor een goede regionale verbinding van de Limburgse***

kernen onderling en voor de bovenregionale verbindingen met het HWN. Het onderliggende lokale wegennet van de gemeenten zorgt uiteindelijk voor de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen.”

3) We willen voor het wegverkeer betrouwbare en acceptabele reistijden van deur tot deur bereiken. [...] Ook een hogere veiligheid van de weginfrastructuur leidt tot minder verstoringen en daardoor tot betrouwbaardere reistijden.

4) Het HWN en RVWN zijn vooral bedoeld voor de afwikkeling van (inter)nationaal, regionaal en bovenregionaal verkeer. Hierbij dienen de eisen vanuit veiligheid en leefomgeving gewaarborgd te zijn.

1.4 Doel van deze nota

Het doel van deze nota is vijfledig:

1. het vastleggen van het netwerk van het RVWN (hoofdstuk 3)
2. het bepalen van de basiseisen voor de inrichting van de wegen (hoofdstuk 4)
3. het inventariseren van knelpunten (hoofdstuk 5)
4. het mogelijk maken van het stellen van prioriteiten (hoofdstuk 6)
5. het borgen van een uitvoeringsproces waarmee de beleidsdoelen daadwerkelijk 'op straat' worden gerealiseerd (hoofdstuk 7)

1.5 Beleidsambitie

Het ambitieniveau van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid is hoog. Hoofdoelen van het PVVP zijn het waarborgen van een goede bereikbaarheid van belangrijke economische bestemmingen en van een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer voor alle verkeersdeelnemers.

De provincie Limburg wil er voor zorgen dat het wegverkeer in Limburg 'vlot, veilig en betrouwbaar' kan doorstromen, binnen de geldende randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid (sociaal-maatschappelijk) en milieu (emissies, geluid, trillingen e.d.).

Om dit te bereiken moeten onder andere de wegen van het RVWN voldoen aan de basiskennmerken waarover in 2012 landelijke afspraken zijn gemaakt en die zijn vastgelegd in CROW-publicatie 315. De wegen van het RVWN maken integraal onderdeel uit van het volledig Limburgs wegennet. Daarnaast sluit het netwerk naadloos aan op de grensoverschrijdende netwerken aanpalend aan de provinciegrenzen.

Aanvullend moet voldaan worden aan de beleidsdoelen die gesteld worden aan overige vervoersmodi (fiets, transport&logistiek, openbaar vervoer, verkeers- en vervoersmanagement).. Voor fietsverkeer wordt aanvullend gesteld dat deze het RVWN ongelijkvloers moet kruisen. In de praktijk zal dit er op neer komen dat naar een juiste vorm en combinatie van doorstroming en veiligheid gezocht zal worden op het RVWN en direct aanpalende onderliggende wegenstructuren. Dit betekent dat voor een groot deel van het RVWN ingezet zal worden op het implementeren van passeerhavens voor landbouwverkeer. Een kanttekening hierbij betreft de ontwikkeling op national niveau waarbij er sprake kan zijn van een nieuwe categorie verkeersdeelnemers; snelheid en kentekening van motorvoertuigen met een beperkte snelheid. In hoofdstuk 4 (eisen) wordt beschreven wat de relevante kenmerken zijn en hoe een weg op elk van die kenmerken kan worden vormgegeven.

De beleidsambitie is dat in 2045 alle wegen van het RVWN voldoen aan de basiskenmerken Duurzaam Veilig en zo een vlotte, veilige en betrouwbare afwikkeling van het wegverkeer waarborgen. De aanvullende ambities voor fiets en landbouwverkeer worden hierin integraal meegenomen.

1.6 Beleidsstrategie

De vastlegging van het netwerk en de basiseisen in deze nota (zie hoofdstuk 4) en de betrokkenheid van alle relevante organisaties daarbij (zie hoofdstuk 2) beogen ervoor te zorgen dat deze basiseisen voortaan daadwerkelijk als hard beleidskader gelden voor de inrichting van de wegen van het RVWN en kunnen rekenen op het benodigde intern en extern commitment, teneinde de gestelde beleidsambitie ook te kunnen waarmaken (zie hoofdstuk 7).

De provincie streeft naar een "Bewuste en kosteneffectieve toepassing van Duurzaam Veilig bij de aanleg en inrichting van het gehele Limburgse wegennet" (vigerend PVVP, pag. 100). Het inrichten van de wegen van het RVWN conform de landelijke basiskenmerken gaat niet van vandaag op morgen. Maar feit is dat alle wegen eens in de gemiddeld 30 jaar een grootschalige reconstructie moeten ondergaan. Dat is hét moment om de weg ook volledig in te richten conform de basiseisen. En dat is ook de meest kosteneffectieve manier; er zijn op deze manier geen extra financiële middelen noodzakelijk om onze beleidsambitie zoals in deze nota beschreven, te realiseren. Uitgangspunt hierbij zijn de huidige financiële middelen voor aanleg, beheer & onderhoud van provinciale wegen (filosofie & prijspeil 2012). Afwijkingen van de beheersfilosofie ten faveure van andere beleidssectoren kunnen impact hebben op het bestedingsvolume (bijvoorbeeld BDU en OV, of prioriteiten fietssnelroutes, kwaliteitsnet landbouwverkeer etc.) In de onderhoudscycli dient daarom bij regulier beheer & onderhoud geanticipeerd te worden op de beleidsambities.

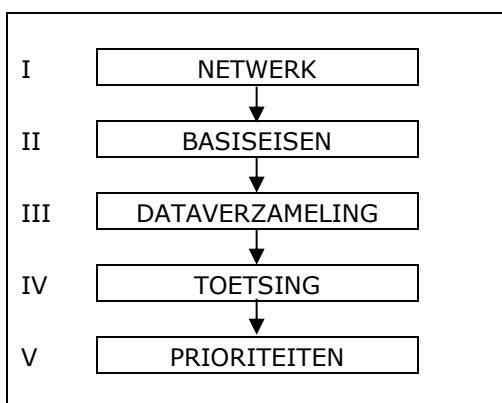
De beleidsstrategie is om de gestelde beleidsambitie voor het RVWN in de komende 30 jaar te bereiken door werk-met-werk-maken bij (re)constructief onderhoud en door bij kleinere onderhoudswerkzaamheden al zoveel mogelijk te werken in de richting van die basiseisen.

Dus een financieel en planning technisch slimme aanpak, waarbij ook bij kleinere tussentijdse aanpassingen of onderhoudswerkzaamheden het eindbeeld/toekomstperspectief voor de weg, zoals vastgelegd in de Beleidsnota RVWN, het uitgangspunt dient te zijn.

2. Aanpak

Deze nota is tot stand gekomen tussen mei 2013 en maart 2014. Parallel liepen enkele andere processen (actualisering PVVP, netwerkdiscussie, Provinciaal Beleidsplan Fiets, nieuwe OV concessie, verkeersmanagementplan, e.d.) waarvan de uitkomsten zijn meegenomen in deze nota. In dit hoofdstuk wordt de gekozen aanpak bij de totstandkoming van de nota beschreven, inhoudelijk en procesmatig.

2.1 Inhoud



- I. Allereerst is het netwerk van wegen dat behoort tot het *RVWN* tegen het licht gehouden. Uiteindelijk is besloten om toe te werken naar een aantal veranderingen en wegen op termijn over te gaan dragen naar gemeenten. De uitkomst van de netwerkdiscussie die intern bij de provincie is gevoerd, is het uitgangspunt voor deze nota. Zie hoofdstuk 3.
- II. Vervolgens zijn - aan de hand van CROW-publicatie 315 - de te stellen basiseisen aan de inrichting van de verschillende soorten wegen van het *RVWN* vastgesteld. Hierbij is ook rekening gehouden met mogelijk conflicterende netwerkvisies van de verschillende modaliteiten (auto, fiets, OV, goederenvervoer, landbouwverkeer) die gebruik maken van het *RVWN*. (Zie hoofdstuk 4.)
- III. Daarna zijn de nodige data verzameld over de huidige inrichting van de wegen van het *RVWN*.
- IV. Op basis van deze data zijn de wegen getoetst aan de gestelde basiseisen, hetgeen resulteerde in een overzicht van de stand van zaken. (Zie hoofdstuk 5.)
- V. Tenslotte is er een aanzet gegeven voor prioritering naar de ernst en het belang van de geconstateerde knelpunten. (Zie hoofdstuk 6.)

2.2 Proces

Brede begeleidingsgroep

Het opstellen van de nieuwe nota is projectmatig aangepakt. Hiervoor is het adviesbureau *Ligtermoet & Partners - adviseurs in verkeersbeleid*, ingeschakeld. De aansturing van het bureau is gebeurd door een breed samengestelde begeleidingsgroep, bestaande uit vertegenwoordigers namens de provincie (vanuit de clusters beleid en

beheer maar ook vanuit de clusters Strategie, Ruimtelijke Ordening, Economie, Milieu en Financiën), namens de vijf RMO's en namens Rijkswaterstaat. De betrokkenen vanuit de provincie zorgden samen dat alle beleidsterreinen (zoals transport & logistiek, landbouwverkeer, openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement, beheer & onderhoud) vertegenwoordigd waren.

Deze begeleidingsgroep is in totaal vier keer bij elkaar gekomen. Het hele proces van totstandkoming en de gevoerde inhoudelijke discussies zijn uitgebreid gedocumenteerd in voortgangsrapporten, gespreksverslagen etc. De nota is een weerslag van dit complete proces. Delen van de genoemde documenten komen terug in deze nota.

Als opmaat naar deze nota is gekozen voor integraliteit, draagvlak en stabiliteit. Na de 1^e consultatieronde is op grond van in- en externe aandacht voor het proces al snel geconcludeerd dat de focus voor het eindproduct zich richtte op provinciaal wegbeheer. Na de 4^e consultatieronde is mede daardoor gekozen voor functionaliteit en regie. Dat wil zeggen dat de nota zijn integraliteit binnen de provinciale planstructuren behoudt maar dat primair wordt ingezet op de beleidsverantwoordelijkheden die de provincie heeft voor het RVWN. Het netwerk is vanuit deze optiek herijkt en is vastgelegd in het PVVP. Dit netwerk vormt voorts de basis voor de beleidsambitie en beleidsstrategie.

RMO's

De RMO's zijn via de begeleidingsgroep betrokken bij de totstandkoming van de nota. Buiten de begeleidingsgroep is er ook uitgebreid ambtelijk overlegd, mede om via de RMO's de gegevens van de wegen in de gemeenten te verkrijgen. De RMO's vertegenwoordigen hierbij de belangen van de gemeenten.

De RMO's zijn ook betrokken bij overige beleidsprocessen, waaronder het PVVP, beleidsnota fiets en beleidsnota Verkeersmanagement. Vanuit het beleidsproces PVVP is de afspraak gemaakt dat de beleidsnota RVWN in de bestuurlijke RMO's ingebracht zal worden (inclusief voorafgaande ambtelijke RMO's).

Consultatie maatschappelijke organisaties

Van begin af aan is gestreefd naar een breed draagvlak voor de nota. Daarom zijn de volgende maatschappelijke organisaties uitvoerig geïnformeerd over de inhoud van de nota en ook actief geraadpleegd tijdens een consultatiebijeenkomst die plaatsvond op 21 augustus 2013:

- ANWB
- CUMELA
- EVO
- FIETSERSBOND
- LLTB
- LWV
- TLN
- VEOLIA
- VKKL
- VVN
- VVV

De aanwezigen hadden waardering voor de gekozen procesaanpak en hebben de beleidsambitie en de beleidsstrategie (via reconstructief onderhoud met een planhorizon van 30 jaar), onderschreven. Daarnaast hebben zij een aantal aanvullende opmerkingen gemaakt, waarmee in deze nota zoveel mogelijk rekening is gehouden.

2.3 Vaststelling en status

Voor het RVWN geldt dat een besluitvormingsprocedure is gevolgd via drie sporen, te weten;

- Vaststellend via Gedeputeerde Staten (29/4/'14).
- Informerend/consulterend naar de Staten Commissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën (23/5/'14), alsmede naar de bestuurlijke RMO's
- Mededelend via de Regionale Mobiliteits Overleggen naar de regio's/gemeenten, en naar overige stakeholders zoals; Vlaanderen, Noord-Rhein Westfalen, provincies Brabant/Gelderland en eerder vernoemde maatschappelijke organisaties.

De status van de beleidsnota is;

- tactische uitwerking van PVVP
- richtlijnen (stringent; CROW 315/330) voor provinciaal wegbeheer
- sturend kader netwerkvisie (belang/rangorde RVWN-wegen)
- sturend kader voor RVWN-wegen met betrekking tot integrale wegcategory Limburg en daarbuiten; RWS/VLG/B/D/IPO
- sturend kader voor lange termijn-investeringen RVWN (MIP/LiMop)
- informierend/toetsend voor ruimtelijke ontwikkelingen langs het RVWN

3. Netwerk

3.1 Netwerkvisie en aanpassingen

Begin jaren negentig is op grond van verkeers- en vervoerskundige analyses (beleid-prognoses-wegbeheer) en onderlinge relaties (Personenvervoer-Openbaar Vervoer-Goederenvervoer-Fiets) het 'regionaal verbindend wegennet' tot stand gekomen. Het netwerk is verankerd in de 1^e nota RVWN van 1997. Dit netwerk heeft door de jaren heen als basis gediend voor het provinciaal mobiliteitsbeleid.

Het netwerk is aan verandering onderhevig. Dit komt o.a. doordat het netwerk door de tijd heen gecompleteerd is (ontbrekende schakels, veranderende relaties) en omdat verkeerskundige en/of ruimtelijke/maatschappelijke keuzes gemaakt werden omtrent 'doorstroming', 'afwikkeling' en 'veiligheid'. Hierin is de aanleiding gelegen om het 'oude' netwerk opnieuw tegen het licht te houden.

Binnen de huidige context van infrastructuurstelsels wordt een onderverdeling gemaakt naar; weg, water, spoor, lucht, kabels & leidingen en virtuele corridors. Wegennetwerken onderscheiden zich in een driedelige functionele categorie-indeling, te weten; stroomwegen – gebiedsontsluitingswegen – erftoegangswegen. Voor het provinciaal mobiliteitsbeleid is binnen de weginfrastructuur een tweeledige ordening naar functies aangebracht.

Zo is er enerzijds sprake van 'n drietal samenhangende wegennetten, te weten;

- Hoofd Wegen Net (HWN), de A-wegen, zijnde stroomwegen(RWS)
- Regionaal Verbindend Wegen Net (RVWN), de N-wegen, op 2 wegvakken na zijn dit allemaal gebiedsontsluitingswegen (PL)
- Onderliggend Wegen Net (OWN), overige gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen (Gem.)

De onderlinge samenhang van voornoemde wegennetten ligt verankerd in de provinciale nota "integrale wegategorisering" (vastgesteld PS en gemeenteraden 2008).

Anderzijds is er sprake van een netwerkvisie waarin een hiërarchische ordening is aangebracht binnen de kaders van het RVWN, te weten;

- Hoofd wegennet verbindingssassen, A-wegen 2x2/2x3 (SVIM, RWS Limburg)
- Hoofd wegennet, A-wegen 2x2 (RWS Limburg)
- Boven Regionaal Verbindende Wegen, N-wegen GOW bubeko 2x2/2x1 (PL)
- Regionaal Verbindende Wegen, N-wegen GOW bubeko/bibeko 2x1/1x2 (PL)
- Regio Ontsluitende Wegen, N-wegen GOW bubeko/bibeko 1x2 (PL)
- Stadsregionaal Ontsluitende Wegen, GOW bibeko 50/70 (gemeente)

Voor de nieuwe nota RVWN is geconstateerd dat het wegensysteem geactualiseerd dient te worden. Het vigerend netwerk is daarbij getoetst aan navolgende kaders:

- Bereikbaarheid van de 7 grotere Limburgse steden; Venray-Venlo-Weert-Roermond-Sittard-Heerlen-Maastricht (relaties met snelwegen, relaties onderling, relaties provinciegrensoverschrijdend)

- Koppeling/relaties RVWN-HWN-provinciegrensoverschrijdend; Eindhoven-Nijmegen-Düsseldorf-Mönchengladbach-Köln-Aachen-Liege-Tongerren-Hasselt-Genk-Antwerpen
- Maaswijdte netwerk in relatie tot demografie en geografie; verstedelijkt zuid-Limburg vs 'ruraal' midden en noord Limburg, Heuvelland vs Peel, noord-midden Limburgse oriëntatie Brabant/Gelderland vs zuid Limburgse Euregio
- Realisatie majeure projecten; Via Limburg, Bottleneck Infra, A2, GPL, ~BPL.
- I/C-verhouding en prognoses; benutten-beprijzen-bouwen, afvlakking spitzen, midden-scenario groei, VM-plan
- Bestuurlijke wensen / coalitieakkoord; N280-west, rail-agenda, OV-concessie, fietssnelroutes, kwaliteitsnet landbouwverkeer, etc.

Vorenstaande heeft geleid tot een geactualiseerd netwerk dat als uitgangspunt dient voor de analyses in deze nota en waarop de beleidsambities van toepassing zijn. De overige N-wegen (voormalig RVWN / provinciale wegen) blijven ten principale gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en passen als zodanig in het concept van de integrale wegencategorisering. In hoofdstuk 7 word verder ingezoomd op wegbeheer aspecten van wegen die niet meer tot het RVWN gerekend worden.

Op de volgende pagina vindt u een overzichtskaart van het netwerk. Ten opzichte van 2010 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

Niet meer tot het RVWN worden gerekend:

- N291 Gennep – Ven Zelderheide (noord Limburg)
- N556 Horst gedeelte tussen N295 en A73 en het 'noordelijk' gedeelte tussen N295 en Horst (noord Limburg),
- N275 Maasbree (gedeelte tussen N277 en N273, midden Limburg),
- N562 Roggel – Panningen (midden Limburg,
- N292 Stramproy (midden Limburg),
- N293 Posterholt (gedeelte vanaf N274 tot grens, midden Limburg),
- N572 Pey – Koningsbosch (midden Limburg),
- N590 Maastricht – Valkenburg (zuid Limburg)
- N598 de Hut – de Planck (zuid Limburg).

Ook de binnenstedelijke wegvakken van de N276 en N274 die aansluiten op de Buitenring worden niet meer tot het RVWN gerekend. Voor de RVWN-wegen in Maastricht geldt dat de Via Regia (BE: N2) wordt als grensoverschrijdende weg wordt gezien. De N278 Tongerseweg (BE: N79) en de Brusselseweg (BE: N77 Albertknoop) krijgen een vervoerskundige 'knip'

Regionaal verbindend wegennet

Legenda

- Hoofdwegennet (HWN)
- Regionaal verbindend wegennet (RVWN)
- Regionaal verbindend wegennet gepland
- Onderzoeksopgave

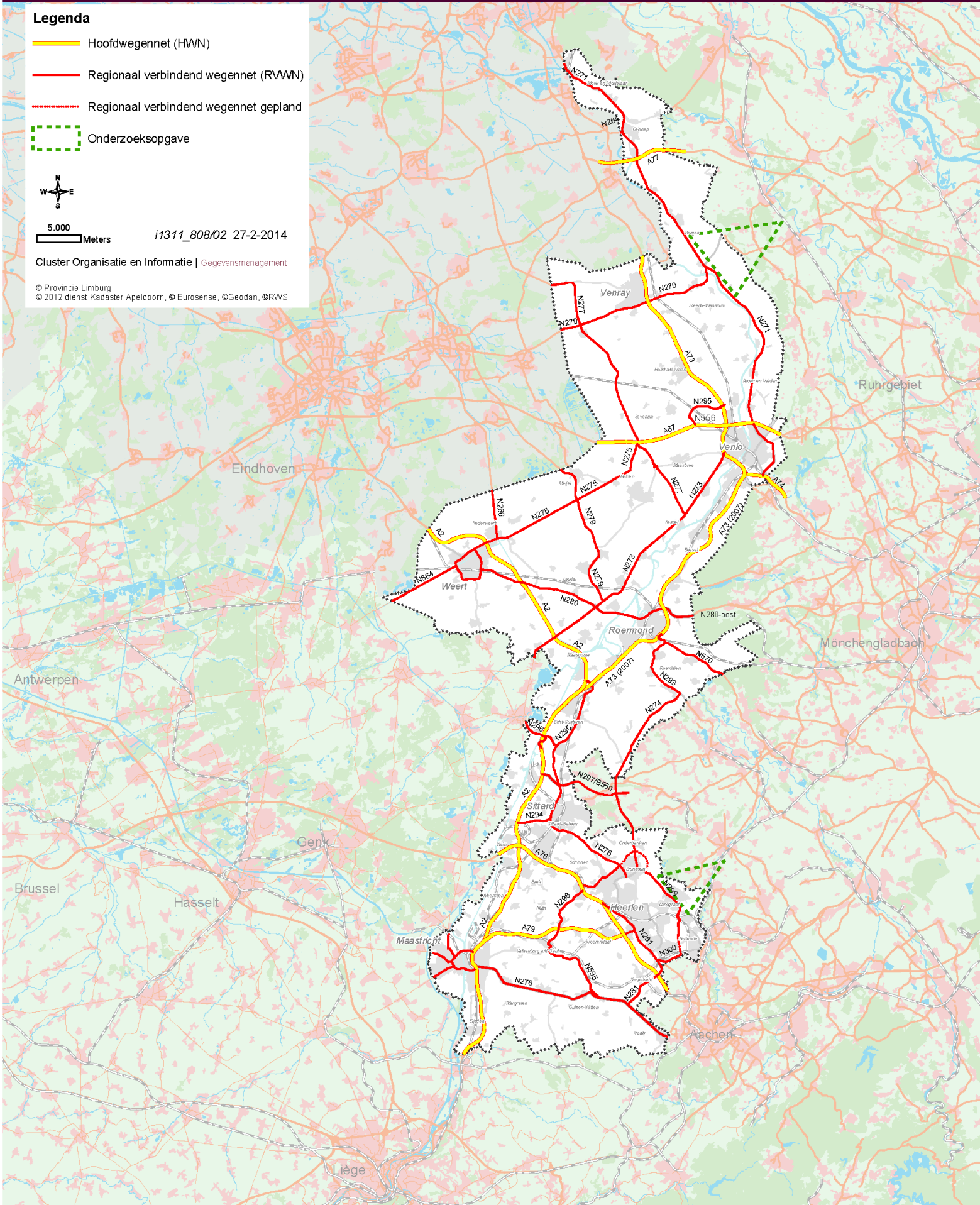


5.000 Meters

i1311_808/02 27-2-2014

Cluster Organisatie en Informatie | Gegevensmanagement

© Provincie Limburg
© 2012 dienst Kadaster Apeldoorn, © Eurosense, © Geodan, © RWS



3.2 Functietypering HWN

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdverbindingssassen en hoofdwegen.

Hoofdverbindingssassen verbinden de nationale stedelijke netwerken en de economische kerngebieden met overige gelijkwaardige gebieden in binnen- en buitenland (achterlandverbindingen). Buiten de Randstad (voornamelijk op de dominante multimodale, (inter)nationale verbindingen) is 2x3 rijstroken de standaard, tenzij wordt aangetoond dat 2x2 rijstroken ook op de lange termijn voldoende is. In de Randstad is de standaard 2x4 rijstroken.

De A67, A2 en A76 zijn logistieke assen van de mainports naar Venlo en verder, en van de Randstad naar Maastricht/Parkstad (en verder) en zijn van nationaal en internationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo. De provincie is van mening dat gezien het belang en de verkeersontwikkeling op deze drie wegen een structurele verbreding naar 2x3 rijstroken noodzakelijk is;

Hoofdwegen vormen de schakels tussen de (nationale) stadsregio's en de hoofdverbindingssassen en tussen stadsregio's onderling.

De Limburgse autosnelwegen die deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur zijn de A73, A74, A77 en A79.

3.3 Functietypering RVWN

Het regionaal verbindend wegennet (RVWN) vormt de verbindende schakel tussen het HWN en de lokale wegennetten en zorgt voor de regionale wegverbindingen met de euregionale wegensystemen. Binnen het RVWN hanteert de provincie uit oogpunt van bereikbaarheid het volgende onderscheid:

Bovenregionaal verbindende wegen (BRVW)

Afwikkeling van vooral bovenregionaal verkeer over middellange afstanden tussen steden en van steden met het HWN (van buurregio's); van grote betekenis voor de robuustheid van het totale netwerk (HWN en RVWN); substantiële stromen, die misschien nog groeien.

Regionaal verbindende wegen (RVW)

Afwikkeling van vooral regionaal verkeer tussen de kernen onderling en tussen kernen en het HWN; bijdragen aan robuustheid van het totale netwerk (HWN en RVWN); minder substantiële stromen zonder duidelijke groeiverwachting.

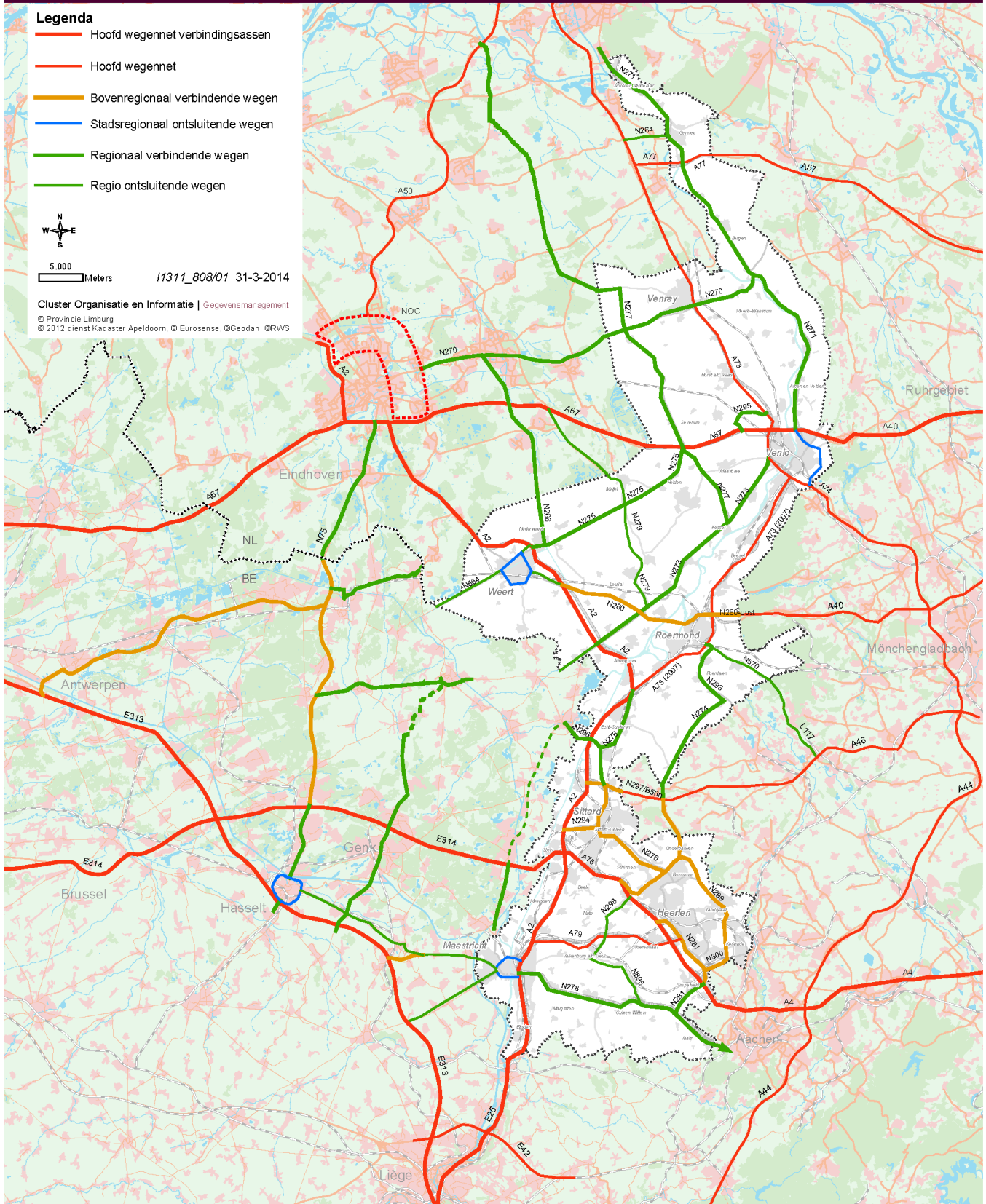
Stadsregionaal ontsluitende wegen (SROW)

Verbindingen van de stadsregio's met het (boven)regionale (hoofd)wegennet; ontsluitende functie binnen de stadsregio's.

Regio-ontsluitende wegen (ROW)

Overige regionale wegen met beperkte intensiteiten en vooral een gebiedsontsluitende functie voor een regio.

Netwerkvisie wegen hoofd- en regionaal wegennet Limburg.



3.4 Wegencategorisering

Het RVWN is in 2008 met alle betrokken Limburgse stakeholders beoordeeld. Via regionale afstemming en door middel van een integrale aanpak met alle beleidssectoren is toen een integrale en duurzaam veilige wegcategorisering van het Limburgse wegennet vastgesteld. Uiteraard is deze niet in beton gegoten. Binnen de planhorizon van 30 jaar is het goed mogelijk om bij te stellen welke wegen wel en niet bij het RVWN horen, en dus onderwerp zijn van deze nota.

Zoals onder 3.1 aangegeven wordt in Nederland een driedelige categorie-indeling toegepast; stromen – ontsluiten – verblijven. Stroomwegen kenmerken zich door de hoge verkeersfunctie die eraan toebedeeld wordt, te denken valt aan snelheidsregimes van 130/120/100 km/h en aan rijbaanprofielen van 2x2. Stroomwegen zijn per definitie buiten de bebouwde kom gelegen. Gebiedsontsluitingswegen kenmerken zich door de stroomfunctie op wegvakken en uitwisselingsfunctie op kruispunten en zijn bedoeld om landelijke/stedelijke gebieden te ontsluiten. Gebiedsontsluitingswegen zijn grotendeels buiten de bebouwde kom gesitueerd, maar komen binnen stedelijke context ook binnen de bebouwde kom voor. Snelheidsregimes zijn; 80/70/50 km/h. Gebiedsontsluitingswegen zijn tevens een belangrijke schakel tussen stroomwegen enerzijds en erftoegangswegen anderzijds. Erftoegangswegen zijn de meest lokale wegen. Het betreft wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, zonder rijrichtingscheiding en meestal zonder gescheiden fietspaden. De snelheidsregimes zijn 60/30 km/h.

Drie provinciale wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN zijn gecategoriseerd en uitgevoerd als stroomweg (de N271 ter hoogte van Gennep, de N280 wegvak A73-grens te Roermond en wegvak Baexem-Horn, en de N281 te Heerlen parallel aan de A76). Alle overige wegen zijn gecategoriseerd en uitgevoerd als gebiedsontsluitingswegen, grotendeels buiten de bebouwde kom gesitueerd..

De wegen binnen het RVWN zijn of kunnen in beheer zijn van de betrokken gemeenten (zoals de ringstructuren in Maastricht en Weert, delen van de wegenstructuur in Heerlen, en de infrastructuur van/naar de A73 en A74 in Venlo). Van de overige wegen is de provincie Limburg de wegbeheerder. Vanwege het feit dat diverse RVWN-wegen door de bebouwde kommen van gemeenten lopen, zijn deze gemeenten nauw betrokken bij het RVWN, ook al is de provincie wel degene die de weg feitelijk in beheer heeft. Verder is ook Rijkswaterstaat nauw betrokken bij het RVWN, vanwege de samenhang c.q. combinatie met het HWN.

In de netwerkvisie-kaart is weergegeven welke wegen onderdeel uitmaken van het HWN en het RVWN en is de hiervoor besproken functietypering aangegeven. Voor de grensoverschrijdende doorzetting van deze netwerkvisie gebruiken wij de aangegeven typering als vertrekpunt voor nadere afstemming in euregionale context. Het HWN is provinciegrensoverschrijdend sluitend. Het RVWN sluit aan op de netwerken van Brabant en Gelderland. Landsgrensoverschrijdend heeft het RVWN aansluiting op Belgische en Duitse wegennetten, maar is vanwege het onderscheid in categorieën niet eenduidig sprake van een 'sluitend netwerk'. Binnen de Duitse regionale netwerken is een differentiatie van Bundes- Landes- und Kreis Strassen, en in België kent men de primaire en secundaire wegen en hun typering.

Vanuit een nadere beschouwing van de (huidige) functie van de verschillende wegen zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd in het RVWN. Wegen die niet meer tot het RVWN worden gerekend, behouden hun categorisering van gebiedsontsluitingsweg (GOW). De provincie streeft ernaar om deze wegen uiteindelijk over te dragen aan de betreffende gemeenten. Tot die tijd worden deze wegen volgens de reguliere beheer- en onderhoudsschema's onderhouden en worden al afgesproken, lopende projecten uiteraard uitgevoerd en afgerond. Verder nemen wij geen actie tot aanpassing van de weginrichting, tenzij de verkeersveiligheid onder druk komt te staan en wij als wegbeheerder onze verantwoordelijkheid hierin nemen.

4. Eisen

Met deze nieuwe *beleidsnota RVWN* wil Limburg beleidsmatig vastleggen wat de belangrijkste inrichtingseisen zijn waaraan de wegen van het RVWN in de toekomst moeten voldoen, ter realisatie van strategische mobiliteitsdoelen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De nieuwe landelijke richtlijnen voor het wegontwerp vormen daarvoor de leidraad, samen met de eisen die aan het RVWN kunnen worden gesteld vanuit de verschillende netwerkvisies.

4.1 Basiskenmerken wegontwerp

De kern van Duurzaam Veilig is dat er een robuust net is van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, waarop ook de doorstroming is gewaarborgd. Door een goede doorstroming van het wegverkeer concentreert het doorgaande verkeer zich op die wegen waar er de ruimte is om de inrichting daarvoor geschikt te maken. Het RVWN voorziet nadrukkelijk in de regionale verplaatsingen van ongeveer 10-30 kilometer. Daarboven moet het HWN (al dan niet met een lichte omrijfactor) qua reistijd en rijgemak deze rol overnemen.

Het Bestuurlijk Koepel Overleg Infrastructuur en Milieu (voorheen: Nationaal Mobiliteitsberaad) - het bestuurlijk overleg van Ministerie, Provincies (IPO), Stadsregio's (SkVV), Gemeenten (VNG), en Waterschappen (UvW) - heeft op 25 juni 2012 de richtlijn Basiskenmerken Wegontwerp vastgesteld. Afgesproken is dat de wegbeheerders vanaf 2013 bij voorkeur deze richtlijn volgen om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te versterken. De nieuwe richtlijnen voor de inrichting van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn vastgelegd en uitgewerkt in CROW-publicatie 315 - *Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen*. In CROW-315 wordt voor elk type weg uitgegaan van een aantal basiskenmerken waaraan deze moet voldoen bij minimale inrichting en waaraan deze moet voldoen bij ideale inrichting. Deze basiskenmerken zijn afgeleid van de 6 basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat.

4.2 Eisen vanuit overige modaliteiten en netwerkvisies

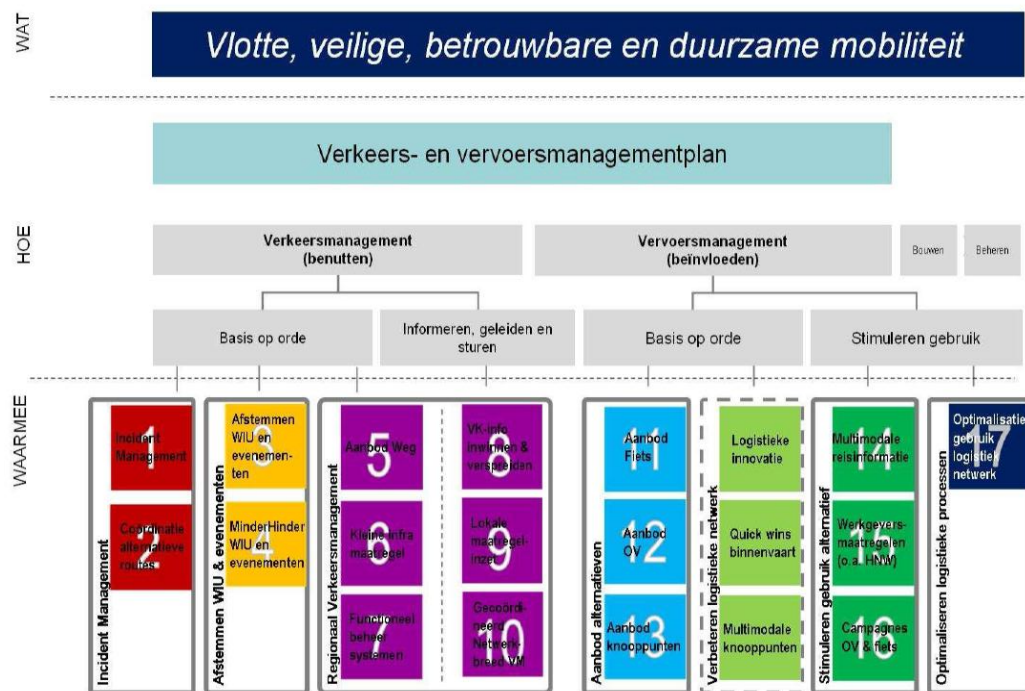
Veel wegen van het RVWN zijn tegelijk onderdeel van een of meer andere netwerken. Behalve de basiskenmerken wegontwerp levert dat een aantal aanvullende eisen op. De invulling van deze eisen staat over het algemeen in de desbetreffende beleidsnota's. In de procesafspraken in hoofdstuk 7 is opgenomen dat deze nota's (en dus de eisen) geraadpleegd dienen te worden bij een reconstructie van een RVWN-weg. In deze paragraaf geven we een overzicht van de eisen die aanvullend/afwijkend zijn op de basiskenmerken uit CROW-publicatie 315.

Verkeersmanagement

Alle onderdelen van het verkeersmanagement (Incidentmanagement, Afstemmen Werk in uitvoering en evenementen en Regionaal verkeersmanagement) worden op het RVWN toegepast. De (continue) beschikbaarheid van het RVWN voor de wegver-

keerfunctie heeft daarbij absolute prioriteit. Dit levert geen aanvullende eisen op voor de weginrichting. Uiteraard is bij afsluiting van een weg voor reconstructie afstemming met verkeersmanagement vereist. In hoofdstuk 7 komen we hierop terug. In het beleid met betrekking tot verkeersmanagement is bepaald dat een vlotte doorstroming wordt bereikt door twee pijlers: Aanbod (wegcapaciteit) op orde en vermindering van de vraag. 'Aanbod op orde' sluit aan bij het doel van deze nota: wegen aanleggen en onderhouden volgens de gestelde basiseisen. Vraagvermindering valt buiten de scope van deze nota, die immers gaat over de (gewenste) inrichting van de wegen.

“Orderingsmodel verkeers- en vervoersmanagement”



Fietsverkeer

Voor de bovenregionaal verbindende wegen geldt een absolute scheiding van langzaam en snelverkeer. Dit betekent de beschikbaarheid van vrijliggende fietspaden of van parallelvoorzieningen. Ook de kruisingen moeten in principe conflictvrij, dus ongelijkvloers zijn. Voor de overige 3 wegtypen geldt in essentie hetzelfde met de aantekening dat binnen de bebouwde kom eventueel kan worden volstaan met aanliggende fietspaden of fietsstroken (met fietssymbool) en (bij voorkeur geconcentreerde) gelijkvloerse oversteekvoorzieningen bij kruispunten. Deze eisen komen al voort uit Duurzaam Veilig, maar worden onderschreven in het provinciaal fietsbeleid. Voor de precieze vormgeving van de fietsvoorzieningen (breedte, verharding, eenzijdig/tweezijdig, etc.) verwijzen we naar dat beleidsplan. Daarin is ook aandacht voor snelfietsroutes. Snelfietsroutes ziet de provincie vooral als een voorziening op trajecten waar de fiets een alternatief kan zijn voor het drukke autoverkeer. Hiermee wordt woon-werk verkeer gefaciliteerd waar sprake is van drukke forens-relaties. Daarbij is het idee dat de fietser tot over een afstand van circa 15 km

een directe, snelle, verkeersveilige en zo mogelijk conflictvrije route wordt aangeboden die over deze afstand qua reistijd kan concurreren met de auto. In Limburg wordt in de periode tot 2015 concreet de route Venlo – Horst (Greenport Bikeway) gerealiseerd en zijn routes als Sittard – Roermond – Venlo, Sittard-Geleen – Maastricht, Sittard – Heerlen – Kerkrade – Aachen en Maastricht – Aachen in studie. Nadrukkelijk wordt hierbij gewezen op mogelijke toekomstige snelfietsroutes over de grenzen heen zoals Maastricht – Lanaken of Weert – Eindhoven.

Openbaar vervoer

De inrichting en beschikbaarheid van het wegennet is ook een belangrijke randvoorwaarde voor (de doorstroming van) het openbaar vervoer. Waar (snelle) OV-lijnen gebruik maken van het RVWN wordt de doorstroming en daarmee de betrouwbaarheid van de dienstregeling zoveel mogelijk gefaciliteerd. Er wordt derhalve zeer terughoudend omgegaan met het verlenen van vergunningen voor het tijdelijk afsluiten van wegen voor evenementen (zie ook onder het kopje verkeersmanagement). Momenteel loopt onder andere een programma om de verkeersregelinstanties (VRI's) te voorzien van prioriteitsregelingen (via Korte Afstand Radio – KAR). Ook valt bij beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het netwerk te denken aan busbanen en busstroken. Bij bushaltes wordt aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de weg.

Veel van de basiskenmerken zijn (mede) gericht op doorstroming, en daarmee ook van belang voor het OV. Aanvullende eisen specifiek voor het OV zijn dat er niet wordt gehalteerd óp de rijbaan en dat haltes niet vóór een kruising zijn gesitueerd. Voor de precieze vormgeving van de OV-voorzieningen (breedte/diepte haltekommen, boogstralen, etc.) verwijzen we naar het OV-beleid zoals vastgelegd in het beleidsplan en de concessie-afspraken.

Transport en Logistiek

Om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren heeft Limburg in 2010 een "Kwaliteitsnet goederenvervoer voor het wegverkeer" opgesteld. Het kwaliteitsnet heeft een dusdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk is om deze wegen te gebruiken. Hierdoor blijven overige wegen gevrijwaard van grote stromen vrachtverkeer en de daarmee gepaarde verkeershinder en -onveiligheid. Het kwaliteitsnet zal voor zover er overlap is met het RVWN integraal onderdeel uitmaken van dit netwerk. Voor de wegen van het kwaliteitsnet die in beheer zijn bij gemeenten zal een actualisatie plaatsvinden (uiterlijk 2015). Ten aanzien van zogenaamde "lange zware voertuigen" (LZV's) onderschrijven en volgen wij de landelijke richtlijnen (onthefvingverlening en digitale wegenkaart met vrijgegeven wegen).

Gemeenten kunnen wegen op hun grondgebied aanwijzen voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Het gevolg van zo'n besluit is dat routeplichtige gevaarlijke stoffen dan alleen over de aangewezen wegen vervoerd mogen worden. De huidige wet vervoer gevaarlijke stoffen bepaalt dat het rijk en de provincies wegen in hun beheer kunnen vrijgeven voor het vervoer van routeplichtige stoffen. In het proces om te komen tot deze nota is voor het vrijgeven van een weg, geen aanvullende vereiste voor het wegontwerp naar voren gekomen. Met andere woorden: als een weg voldoet aan de hiervoor al geformuleerde eisen, is deze in principe ook geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de inventarisatie is gecheckt of er wegen, be-

horend tot het RVWN zijn, waar desondanks een verbod is op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de basiskenmerken zijn enkele eisen opgenomen met betrekking tot de fysieke inrichting. Hoewel deze eisen voor ál het verkeer van belang zijn, zal het vrachtverkeer het eerst knelpunten ervaren als de inrichting niet conform deze eisen is. Het gaat dan om hoogte-, breedte- en aslastbeperkingen en om knelpunten in het verticaal alignement en/of boogstralen die de ontwerpsnelheid van (meestal) 80 km/uur compromitteren. Deze eisen zijn opgenomen in de toets in het volgende hoofdstuk.

Er is gecontroleerd of er 'verboden' van kracht zijn op RVWN-wegen. In principe is een RVWN-weg die is ingericht volgens de basiskenmerken geschikt om met een vrachtwagen of LZV over te rijden en ook om gevaarlijke stoffen over te vervoeren. Uitgangspunt in het beleid is dat dit ook mogelijk is. Waar er eventueel een verbod voor één of meer van deze voertuigcategorieën geldt, is dat een indicatie van andere knelpunten. De eis is daarom zó geformuleerd dat er geen verbod mag zijn. Uiteraard behelst de oplossing van een dergelijk knelpunt méér dan alleen het opheffen van het verbod; het gaat erom dat de reden voor het verbod moet worden weggenomen.

Landbouwverkeer

In relatie tot de bereikbaarheidsfunctie en weginrichting, en gelet op de Duurzaam Veilig-principes, is landbouwverkeer volgens de CROW-richtlijn op GOW's ongewenst. Limburg is echter van oudsher een agrarische provincie en daarmee verbonden met landbouwverkeer. De ontwikkelingen binnen de agrarische sector geven aanleiding om het landbouwverkeer nader te differentiëren (op basis van snelheidsregime, kentekening, rijbewijs, afmetingen, voertuigeisen, etc.).

Zoals hiervoor aangegeven wordt landbouwverkeer uit oogpunt van bereikbaarheid en veiligheid niet toegestaan op de bovenregionaal verbindende wegen. Op de overige RVWN-wegen is landbouwverkeer vooralsnog ongewenst. Hier moet wel steeds specifiek naar de consequenties van de combinatie van de verschillende weggebruikers worden gekeken en waar nodig maatwerk worden toegepast (het 'nee, tenzij' principe). Hiervoor zijn diverse mogelijkheden beschikbaar (bijv. inhaalstroken). Als uitgangspunt hierbij geldt de huidige verkeerssituatie inclusief inherente maatregelen.

Een aanvullende studie, op te starten in 2014, zal definitief uitsluitsel gaan geven over de voor het RVWN te hanteren beleidsregels ten aanzien van landbouwverkeer. In de eisen staat voorlopig opgenomen dat landbouwverkeer niet toegestaan is (ideaal) of dat er passeerstroken moeten zijn (minimaal). Naar aanleiding van de aanvullende studie wordt bezien of deze eisen juist zijn, c.q. voor welke wegen deze eisen wel en niet gelden. Er wordt gestreefd naar een 'kwaliteitsnet landbouw', rekening houdend met aspecten als de economische functie van het wegennet, situatie in kerren, fietsbelangen, etc.

Ruimtereservering wegen

De RVWN-wegen moeten "toekomstvast" zijn. Het Rijk heeft om dezelfde redenen voor het hoofdwegennet reserveringsgebieden gedefinieerd. Om toekomstige verkeersgroei op de belangrijkste wegen van het RVWN te kunnen accommoderen, om te voldoen aan inrichtingseisen (bijv. parallelvoorzieningen) en/of om in te kunnen

spelen op maatschappelijk-bestuurlijke wensen zullen wij voor de bovenregionaal verbindende wegen een uitbreidingsruimte langs deze wegen reserveren en in maatvoeringen (bijv. breedte viaducten) rekening houden met mogelijke verbreding. In de Provinciale Omgevingsverordening wordt voor deze wegen een en ander nader gedefinieerd en omschreven. Voor de huidige inrichting van de wegen levert dit geen extra eisen op, anders dan in het PVVP beschreven.

Bij het vaststellen van de eisen en het overleg daarbij over de netten van autoverkeer, goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsverkeer blijkt dat de verzameling van eisen vanuit verschillende achtergronden geen intrinsieke problemen oplevert: er zijn geen eisen die elkaar tegenspreken. Aan alle eisen kan dus in principe 'naast elkaar' worden voldaan en ze kunnen dus ook onafhankelijk van elkaar worden getoetst.

4.3 Toepassing op RVWN

De RVWN-wegen zijn in hoofdzaak gebiedsontsluitingswegen (slechts drie zijn stroomwegen) en worden zoveel mogelijk ingericht in overeenstemming met de vigerende richtlijnen (CROW 315). In verband met de bereikbaarheidsfunctie wordt de eerder genoemde vierdeling gehanteerd in de functietypering van de RVWN-wegen.

- 1) Voor de **bovenregionaal verbindende wegen** (BRVW) gaan we uit van een inrichting volgens de meest ideale oplossing (voldoet aan de 'ideale' formulering van alle basiskennmerken).
- 2) Voor de **regionaal verbindende en de stadsregionaal ontsluitende wegen** (RVW en SROW) wordt, mede op basis van de specifieke situatie(s), een middenweg bewandeld tussen de ideale en de minimale oplossing (middenscenario dat voldoet aan meer dan het minimum, "afpellend" vanuit de ideale situatie). Waar door fysieke beperkingen (bijv. ruimte tussen de gevels aan weerszijden van de weg) niet aan de ideale vormgeving van de Basiskennmerken Wegontwerp kan worden voldaan, wordt naar een alternatief gezocht of wordt een maatwerk aanpak toegepast. CROW biedt hiervoor ook al een aanzet in de richtlijnen, door een 'minimaal' profiel mogelijk te maken. Van belang is dat als een ideale invulling om wat voor reden dan ook voor een weg(vak) niet overal mogelijk is, er niet meteen teruggevallen wordt op een minimale oplossing. In dat geval zou 'minimaal' de norm worden en dat is niet nodig en niet wenselijk.

De invulling tussen ideaal en minimaal in, speelt vooral bij het kenmerk 'landbouwverkeer'. Voor de BRVW-wegen is de keuze gemaakt om te streven naar de ideale vormgeving, zónder landbouwverkeer. Voor deze categorie wegen (RVW en SROW) wordt landbouwverkeer soms geaccepteerd, vanwege de beperkte ruimte en (dus) hoge kosten om het anders te doen. Dat betekent niet dat landbouwverkeer op ál deze wegen automatisch kan worden toegestaan. De ambitie is om de wegen ideaal in te richten, maar waar dat niet mogelijk is, terug te kunnen vallen. Daarbij valt dan ook te denken aan compenserende maatregelen, zoals extra passeerhavens. Om te bepalen wat wel en niet 'mogelijk' is, wordt de studie gestart die we in paragraaf 4.2 bespraken. Overigens wijkt de keuze om landbouwverkeer op een GOW toe te staan (ook met passeerstroken) bij wegen met meer dan 10.000 mvt/etmaal daadwerkelijk af van de CROW-norm.

Een dergelijke 'terugvaloptie' van ideaal naar minimaal geldt ook voor verschillende andere kenmerken, zoals te zien in de overzichten verderop in dit hoofdstuk. Nog een voorbeeld is het kenmerk 'obstakelvrije ruimte'. Daar is het ideaal 4,5 meter. Als dat op een zeker punt niet gehaald kan worden omdat er een monumentale boom te dicht langs de weg zou staan, is drie meter ook nog in orde. Dat betekent echter niet dat op die weg dan maar overal ook de nieuwe bomen op de minimale afstand geplaatst moeten worden. Afwijken van het ideaal moet niet de norm worden.

3) Voor de **regio-ontsluitende wegen** zal een minimum inrichting worden gevolgd. Natuurlijk is het ook hier niet verboden om het beter te doen, maar het wordt niet expliciet nagestreefd of in het budget voorzien. Voor deze wegen zijn dezelfde kenmerken van belang (het zijn immers ook GOW's, dus dezelfde basiseisen uit CROW-315 gelden), maar kan de invulling soberder zijn.

Buiten de functie zijn er aanzienlijke fysieke verschillen qua ligging (buiten of binnen de kom) en beschikbare breedte. Wat de breedte betreft zal er een onderscheid gemaakt moeten worden: voor sommige wegen zal gelden dat de beschikbare ruimte tussen gevel en gevel zodanig beperkt is dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om aan alle basiseisen te kunnen voldoen: de zogenoemde **grijze wegen**. Deze wegen vereisen een nieuw tracé of een maatwerk aanpak waarbij men moet accepteren dat het nooit helemaal goed zal worden. Voor de wegen binnen of buiten de bebouwde kom (maximumsnelheid 50/70 km/uur of 80 km/uur) zijn landelijk verschillende richtlijnen vastgesteld die we in Limburg (afhankelijk van de functie met minimale of ideale invulling) overnemen, tenzij het door omstandigheden niet anders kan. Bij projectvoorbereiding dient er aandacht te worden geschonken aan dossiervorming. Afwijkingen en de onderliggende motivering dienen hierin gedocumenteerd te worden. Verwerking hiervan in een integrale GIS-omgeving is de volgende logische stap.

4.4 Overzicht en invulling eisen

Bovenstaande opsomming is weer te geven in dit schema:

| | Binnen bebouwde kom | Buiten bebouwde kom |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Boven Regionaal Verbindende Weg | Ideaal bibeko | Ideaal bubeko |
| Regionaal Verbindende Weg | Ideaal bibeko Minimaal bibeko | Ideaal bubeko Minimaal bubeko |
| Stads Regionaal Ontsluitende Weg | Ideaal bibeko Minimaal bibeko | Ideaal bubeko Minimaal bubeko |
| Regio Ontsluitende Weg | Minimaal bibeko | Minimaal bubeko |

Er zijn voor de verschillende wegen in het RVWN dus vier verschillende overzichten van kenmerken. Deze overzichten staan op de volgende pagina.

BASISEISEN RVWN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

| | IDEAAL | MINIMAAL |
|---|-------------------|-------------------------------------|
| 1. verhardingsbreedte | ≥ 7,5 meter | ≥ 7 meter |
| 2. rijbaanscheiding | fysiek | dubbele doorgetrokken streep |
| 3. obstakelvrije ruimte | ≥ 4,5 meter | ≥ 3,0 meter |
| 4. landbouwverkeer | verboden | toegestaan met passeerstroken |
| 5. autoparkeren langs rijbaan | nee | |
| 6. aantal erfaansluitingen | geen | weinig |
| 7. draagkrachtige berm | ja | |
| 8. fietsers op de rijbaan | nee | |
| 9. kruispuntvorm | rotonde | verkeersregelinstantie ¹ |
| 10. maximumsnelheid | 80 km/u | |
| 11. oversteken langzaam verkeer | niet gelijkvloers | |
| 12. knelpunten verticaal alignement | geen | |
| 13. te krappe boogstralen | geen | |
| 14. beperkingen hoogte, breedte, aslast | geen | |
| 15. verbod vrachtverkeer | nee | |
| 16. verbod gevaarlijke stoffen | nee | |
| 17. bushaltes op rijbaan | nee | |
| 18. situering bushaltes vóór kruising | nee | |

BASISEISEN RVWN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

| | IDEAAL | MINIMAAL |
|---|------------------------|----------------------------------|
| 1. verhardingsbreedte | ≥ 6 meter ² | |
| 2. rijbaanscheiding | Fysiek | doorgetrokken streep |
| 3. autoparkeren langs rijbaan | Nee | in vakken |
| 4. aantal erfaansluitingen | Nee | ja |
| 5. fietsers op de rijbaan | Nee | brede fietsstrook |
| 6. kruispuntvorm | Rotonde | verkeersregelinstantie |
| 7. maximumsnelheid | 50 km/u of 70 km/u | |
| 8. oversteken langzaam verkeer | Nee | ja, mits uitgevoerd cf. CROW 315 |
| 9. knelpunten vertikaal alignement | geen | |
| 10. te krappe boogstralen | geen | |
| 11. beperkingen hoogte, breedte, aslast | geen | |
| 12. verbod vrachtverkeer | nee | |
| 13. verbod gevaarlijke stoffen | nee | |
| 14. bushaltes op rijbaan | nee | |
| 15. situering bushaltes vóór kruising | nee | |

¹ Een VRI voldoet 'minimaal' op basis van verkeersveiligheid. Op basis van andere aspecten, zoals doorstroming, kan het de optimale oplossing zijn.

² Voor een ideale inrichting is meer breedte nodig, maar daarbij gaat het niet om de verharding, maar om ruimte voor andere kenmerken die apart beoordeeld worden.

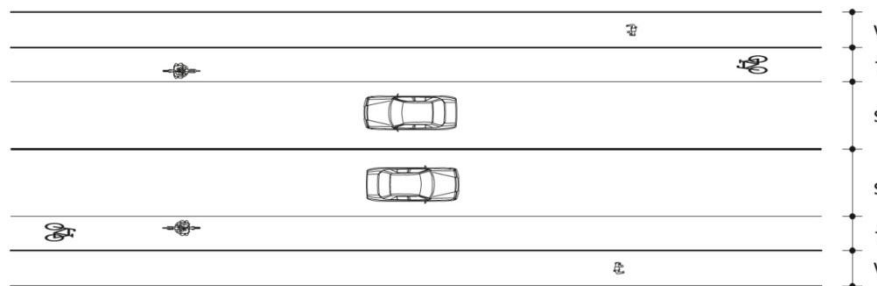
Toelichting per kenmerk

Verhardingsbreedte

Een basisvraag bij de inrichting van een weg: hoeveel ruimte is er beschikbaar? We gebruiken het antwoord op die vraag onder andere om te bepalen of een weg een 'grijze weg' is. Een weg is in de breedte opgebouwd uit een aantal componenten. Een aantal daarvan behandelen we verderop apart. Met dit kenmerk 'verhardingsbreedte' beschouwen we de aanwezige breedte van het gedeelte voor de auto; de kantstrepen, de rijbaan zelf en de middenscheiding.

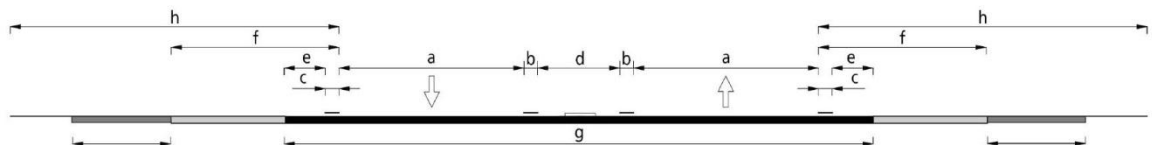
GOW bibeko (obv ASVV2012):

Onderstaand profiel geeft de aanbevolen breedte voor een GOW binnen de bebouwde kom. De breedte van de twee stroken van de autorijbaan opgeteld, met daarbij de belijning in het midden, komt (afgerond) op 6 meter uit. Aanvullende eisen (obstakelvrije ruimte, fietsvoorzieningen etc.) behandelen we apart.



GOW bubeko (obv Handboek wegontwerp e.a.):

Buiten de bebouwde kom is vanwege de hogere snelheid meer ruimte nodig. Het verschil zit voor dit kenmerk met name in de belijning. Alle minimale maten opgeteld komen net onder de 7 meter uit³, maar dat is wel met een rijstrookbreedte van slechts 2,75 meter. Een weg waar alles minimaal is, is ongewenst. We houden dus 7 meter minimaal aan en 7,5 meter als minimum voor een ideaal vormgegeven weg.



Rijbaanscheiding

De rijbaanscheiding (middenscheiding, rijrichtingscheiding) moet frontale ongevallen voorkomen. Daarom is zowel binnen als buiten de bebouwde kom een fysieke scheiding het ideaal. Buiten de bebouwde kom is een dubbele doorgetrokken streep minimaal, binnen de kom een enkele doorgetrokken streep. Onderbroken strepen die inhalen mogelijk maken, voldoen niet aan de norm.

³ 2* 2,75 meter rijstrook + 1 meter middenscheiding + 2* 0,15 meter kantstreep

Obstakelvrije ruimte

Vanuit de basiseis van vergevingsgezindheid is het (buiten de bebouwde kom) nodig dat er een vrije ruimte is naast de weg. Let wel, ook een greppel of sloot is een obstakel. De norm geeft 4,5 meter als minimale maat. In Limburg is lang gewerkt met 3 meter; dat beschouwen we als minimale inrichting. Binnen de bebouwde kom houden we geen rekening met dit kenmerk; de snelheid ligt hier lager.

Landbouwverkeer

De aanwezigheid van landbouwverkeer op een GOW is nadelig voor de capaciteit van een weg. Daarbij is er een veiligheidsrisico vanwege de neiging van bestuurders om het landbouwverkeer in te halen. Idealiter is landbouwverkeer verboden. Bij een minimale inrichting kan aanwezigheid van landbouwverkeer gecompenseerd worden met passeerstroken. Ook dit kenmerk geldt alleen buiten de bebouwde kom.

Autoparkeren

Autoparkeren hoort niet thuis direct langs een GOW. Buiten de bebouwde kom überhaupt niet, binnen de kom kán het wel, mits in vakken (minimale inrichting).

Erfaansluitingen

Op een ideale GOW zijn geen erfaansluitingen. Het gaat immers om de doorstroming. Buiten de bebouwde kom accepteren we nog 'weinig' aansluitingen (een paar per kilometer weglengte; expres niet exact gekwantificeerd omdat het gaat om de sfeer, de uitstraling van de weg). Binnen de bebouwde kom zijn er bij een minimale inrichting wel erfaansluitingen en vervalt de eis dus in feite.

Draagkrachtige berm

De functie van een draagkrachtige berm is tweeledig. Ten eerste zorgt deze dat een kleine stuurfout meestal geen grote gevolgen heeft, ten tweede geeft deze de mogelijkheid om bij pech naast de weg te staan. Ook dit kenmerk is alleen relevant buiten de kom, er is geen verschil tussen de ideale en de minimale vormgeving.

Fietsers op rijbaan

Op een GOW horen geen fietsers te rijden. Er dient een afgescheiden fietspad te zijn, of een alternatief verder weg. Binnen de bebouwde kom is er bij minimale inrichting nog de mogelijkheid van fietsstroken. Deze liggen dan direct aan, ofwel 'naast' de rijbaan.

Kruispuntvorm

Een belangrijk aspect van de kwaliteit van een weg zijn de kruisingen. Ongeacht de uitvoering is elke kruising een onderbreking van de doorstroming en een kans op conflicten. Vandaar dat per wegvak de 'kruisingsdichtheid' (het aantal kruisingen per kilometer) is geïnventariseerd. Hiervoor zijn echter geen meetbare eisen vastgesteld en het is ook vaak erg lastig om in een bestaande situatie de kruisingsdichtheid te veranderen.

In de basiseisen is wel opgenomen dat een kruising op een GOW idealiter is uitgevoerd als rotonde en minimaal als VRI. Wanneer een wegvak anders vormgegeven kruisingen bevat, voldoet dit vanuit toets criterium niet aan de norm. Hierbij dient een kanttekening geplaatst te worden met betrekking tot de functionaliteit van de weg als geheel of door invloed van andere beleidsvelden (denk daarbij aan ongelijk-

vloerse kruisingen in bovenregionaal verbindende wegen of aan conflictvrije kruisingen voor fietssnelroutes).

Maximumsnelheid (apart kenmerk)

Maximumsnelheid is eigenlijk geen kenmerk van de weg, maar een resultante van de categorisering en de vormgeving. Het kenmerk is wel geïnventariseerd.

Oversteken langzaam verkeer

Buiten de kruisingen verwacht een automobilist op een GOW geen oversteekbewegingen. Deze worden dan ook niet gefaciliteerd, of liefst zelfs onmogelijk gemaakt. Buiten de bebouwde kom zijn er dus alleen ongelijkvloers mogelijkheden een GOW te kruisen, binnen de bebouwde kom kán bij minimale vormgeving een gelijkvloerse oversteek zijn gemaakt, conform de aanbevelingen van het CROW.

Verticaal alignement

De ontwerpsnelheid van een GOW is minimaal 80 km/uur. Bijvoorbeeld een steile brug kan hierin een obstakel vormen. In een dergelijk geval voldoet de weg niet aan de norm.

Boogstralen

De ontwerpsnelheid van een GOW is minimaal 80 km/uur. Bijvoorbeeld een scherpe bocht kan hierin een obstakel vormen. In een dergelijk geval voldoet de weg niet aan de norm.

Beperking hoogte/breedte/aslast of verbod vrachtverkeer/gevaarlijke stoffen

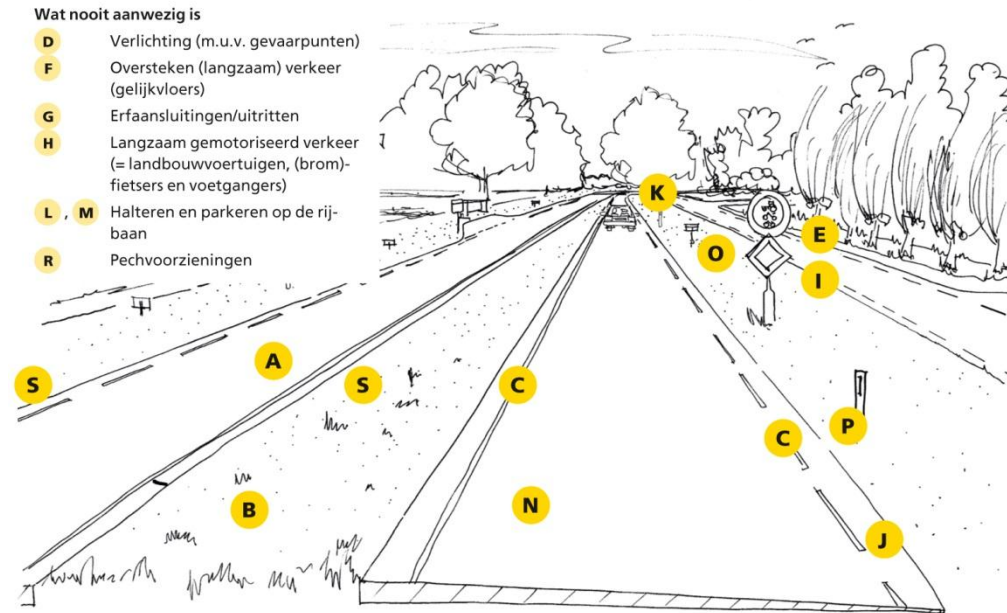
In principe is een GOW toegankelijk voor alle soorten vrachtverkeer. Als er toch een beperking is, is dat een indicatie dat de weg niet aan de norm voldoet.

Bushaltes op rijbaan of vóór de kruising

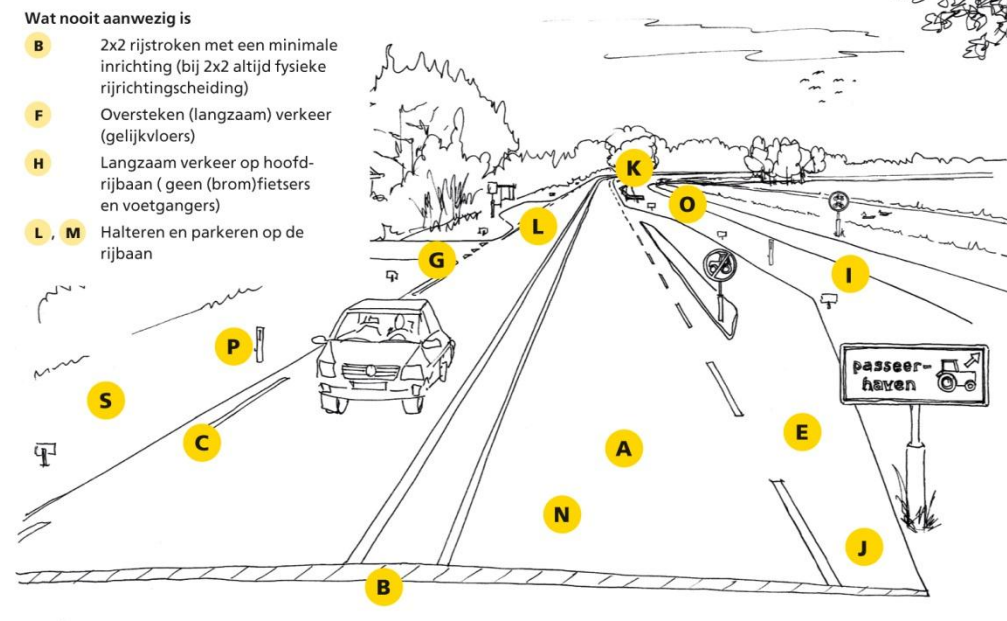
Vanuit OV zijn er diverse eisen voor de vormgeving en plaatsing van bushaltes. Er zijn er twee die ook invloed hebben op de doorstroming/veiligheid van de weg als geheel. Een halte op de rijbaan is ongewenst, evenals een halte vóór een kruising. In deze gevallen voldoet een weg niet aan de norm.

Op de volgende pagina's een weergave van de ideale en minimale uitvoering van wegen volgens deze eisen, zoals geschetst in CROW-publicatie 315.

GOW buiten de bebouwde kom, ideale vormgeving

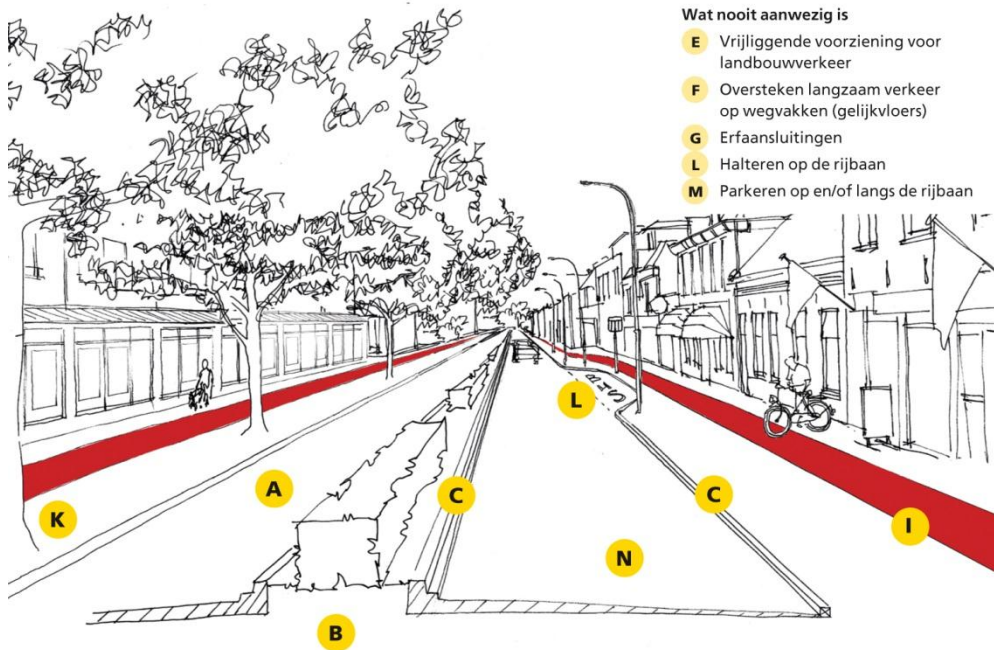


GOW buiten de bebouwde kom, minimale vormgeving*

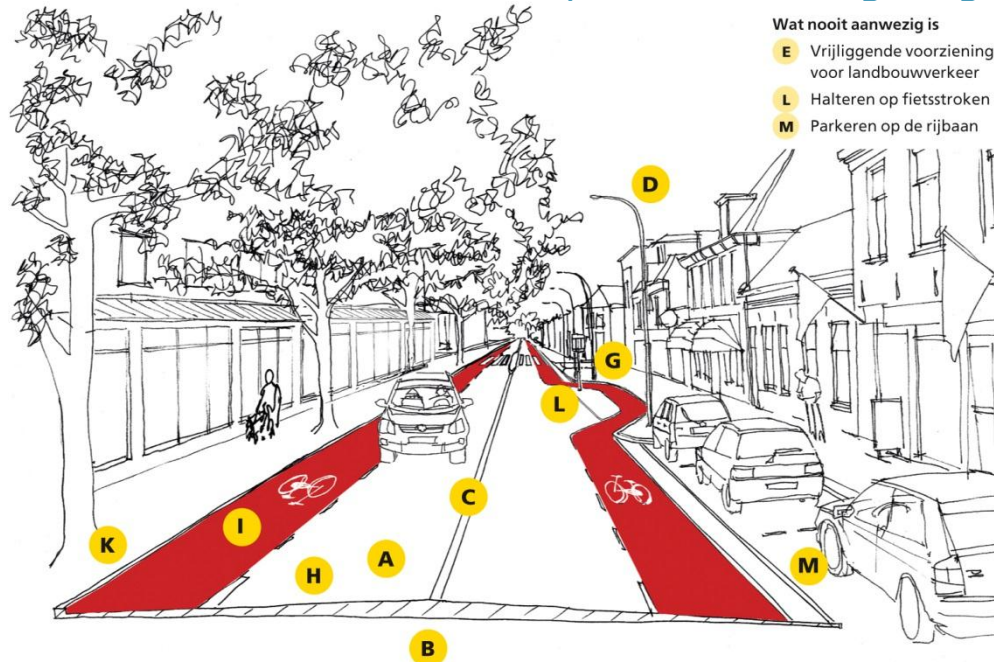


* Landbouwverkeer is toegestaan op de hoofdrijbaan als er passeermogelijkheden met voldoende inhaalzicht aanwezig zijn. Dit kunnen zijn passeerhavens of locaties waar gecontroleerd kan worden ingehaald, bijvoorbeeld 2+1 wegvakken. Als een van deze compenserende maatregelen niet kan worden gerealiseerd, kan de doorgetrokken asmarkering worden vervangen door een onderbroken dubbele as met bebording 'verboden inhalen – inhalen landbouwverkeer en brommobielen toegestaan'. Dit moet echter wel worden beschouwd als faseringsmaatregel omdat deze situatie nog onder de minimaal gewenste inrichting ligt.

GOW binnen de bebouwde kom, ideale vormgeving



GOW binnen de bebouwde kom, minimale vormgeving*



* Een kanttekening bij het laatste plaatje: fietsstroken én parkeervakken zijn ongewenst. Maximaal één van de twee is toegestaan, alleen bij minimale vormgeving.

4.5 Te realiseren profielen

Deze harde basiskennmerken - basiseisen – die we hebben vastgesteld voor de niet-grijze wegen, moeten in ieder geval bij een eerstvolgende reconstructie van de weg gerealiseerd worden. Deze eisen zijn gebaseerd op CROW-315 en getoetst aan de verschillende (netwerk)visies die binnen de provincie zijn opgesteld op het gebied van goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsverkeer. Op basis daarvan zijn nog enkele eisen toegevoegd. Dit alles leidde tot bovenstaande lijst van basiseisen die worden gesteld aan de gebiedsontsluitingswegen (GOW) van het RVWN in Limburg.

We willen vaststellen in hoeverre de wegen van het RVWN thans reeds voldoen aan deze eisen. Voor die inventarisatie hebben we uit efficiency-overwegingen een aantal eisen uit CROW-315 buiten beschouwing gelaten. Deze eisen horen wel bij een goede vormgeving van een weg van het RVWN en moeten bij een reconstructie worden meegenomen:

- soort verharding (altijd asfalt)
- lengtemarkering (altijd aanwezig bij voldoende breedte, en anders is breedte het probleem waarop getoetst wordt)
- openbare verlichting (kan altijd worden aangebracht bij voldoende breedte)
- hectometerpaaltjes (techniek, niet direct verkeersveiligheidsgerelateerd)
- reflectorpaaltjes (techniek, niet direct verkeersveiligheidsgerelateerd)
- helling talud (vervat in berm en/of obstakelvrije ruimte)
- geen pechvoorzieningen aanwezig (weghalen kan altijd eenvoudig)

Dat geeft het volgende beeld voor GOW's buiten de bebouwde kom:



Ideale GOW. Deze kan ook met 2*1 rijstrook worden vormgegeven.



Minimale GOW. NB: de obstakelvrije ruimte voldoet hierbij nog niet aan de minimum-eis.

Binnen de bebouwde kom streven we ideaal en minimaal naar de volgende profielen in Limburg:



Ideale GOW

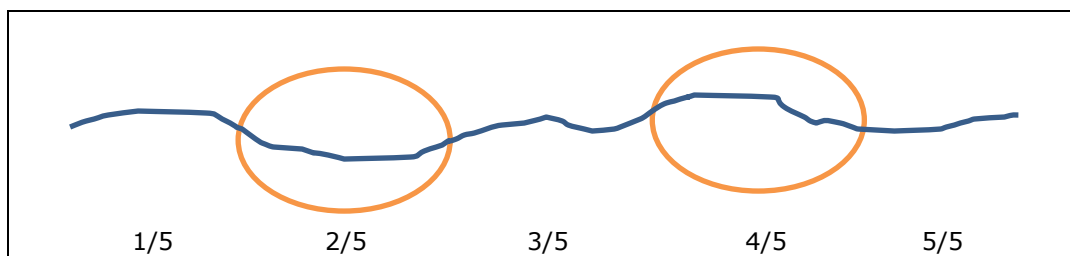


Minimale GOW, met onvoldoende rijrichtingscheiding

5. Toetsing

De wegen uit het netwerk (hoofdstuk 3) zijn beoordeeld op de mate waarin zij voldoen aan de basiseisen (hoofdstuk 4). Daartoe zijn de wegen opgesplitst in wegvakken: kruisingen en komborden gelden dan als grens van het wegvak. Daarna zijn de scores van de 744 geïnventariseerde wegvakken weer samengevoegd tot in totaal iets meer dan 100 'wegen'. Een **weg** is daarbij een aaneengesloten verzameling wegvakken tot aan een komgrens. Dat betekent dat bijvoorbeeld de N279 van Horn naar Helmond, met 39 geïnventariseerde wegvakken, uiteindelijk bestaat uit 5 wegen:

- N279 1/5 – Het stuk buiten de bebouwde kom van Horn naar Heythuysen
- N279 2/5 – Het stuk in de bebouwde kom van Heythuysen
- N279 3/5 – Het stuk tussen Heythuysen en Roggel (buiten de bebouwde kom)
- N279 4/5 – Het stuk in de bebouwde kom van Roggel
- N279 5/5 – Het stuk buiten de bebouwde kom van Roggel, tot aan de provinciegrens



Een **weg** kan intern nog van karakter veranderen, bijvoorbeeld doordat de uitvoering van een kenmerk voor en na een kruising (op verschillende wegvakken) anders is. In de beoordeling (zie verderop) wordt dan de score van de verschillende delen naar rato van de weglengte meegeteld.

De volgende stappen zijn doorlopen:

1. Zowel voor de wegen bibeko als voor de wegen bubeko zijn, ongeacht de categorie, 'grijze wegen' onderscheiden op basis van hun huidige breedte. Deze grijze wegen vereisen maatwerk en moeten derhalve in volgende stappen apart worden gezien. Zie paragraaf 5.1 voor een overzicht.
2. De niet-grijze wegen zijn (vanwege de verschillen in toetsing) onderscheiden in 3 niveaus, gebaseerd op de 4 categorieën:
 - a) Bovenregionaal verbindende wegen (BRVW, toetsing t.o.v. ideaal)
 - b) Stadsregionaal ontsluitende wegen/Regionaal verbindende wegen (SROW/RVW, twee maal getoetst, t.o.v. ideaal én t.o.v. minimaal)
 - c) Regio ontsluitende wegen (ROW, toetsing t.o.v. minimaal)
 In elk niveau zijn er wegen binnen de bebouwde kom (bibeko) en buiten de bebouwde kom (bubeko). We beoordelen die op verschillende criteria (zie hoofdstuk 4), maar behandelen de uitkomsten steeds als één geheel.
3. De niet-grijze wegen zijn beoordeeld op de geïnventariseerde kenmerken. In de bijlagen staat een compleet overzicht van alle wegen en hun score op alle kenmerken.

Bovenstaande staat hier nog ene keer schematisch weergegeven, met daarbij ook de hoeveelheid beoordeelde wegen in elke stap.

| |
|--|
| RVWN – inventarisatie 108 onderscheiden wegen 744 onderscheiden wegvakken 400.499 meter lengte |
|--|



| Soort weg | Totaal | Bibeko | Bubeko | |
|--------------|--|--|--|-------|
| Grijze wegen | 8 (delen van) wegen 53 wegvakken 23.297 meter lengte | <i>als substantieel deel van de weglengte in een kom < 6 meter breed</i> 2 wegen 26 wegvakken <i>Waarvan 4 onderscheiden wegvakken zelf grijs, de andere 22 zijn aansluitend op één of meer van die 4.</i> 5.700 meter lengte | <i>op wegvakniveau: als < 6,50 meter breed</i> 27 wegvakken (op 6 verschillende wegen) 17.597 meter lengte | § 5.1 |
| BRVW | 16 wegen 118 wegvakken 77.619 meter | 4 wegen 15 wegvakken 3.510 meter | 12 wegen 103 wegvakken 74.109 meter | § 5.2 |
| SROW/RVW | 54 wegen 414 wegvakken 226.913 meter | 25 wegen 116 wegvakken 49.639 meter | 29 wegen 296 wegvakken 177.274 meter | § 5.3 |
| ROW | 37 wegen 159 wegvakken 72.670 meter | 20 wegen 59 wegvakken 19.205 meter | 17 wegen 100 wegvakken 53465 meter | § 5.4 |

Weg = verzameling aaneengesloten wegvakken met hetzelfde N-nummer, waarbij een komgrens als grens fungeert
Wegvak = geïnventariseerde eenheid, meestal tussen twee kruisingen

5.1 Grijsse wegen

Er zijn wegen waarvoor het redelijkerwijs niet mogelijk is aan alle eisen te voldoen: de combinatie van eisen vraagt meer dan de maximaal beschikbare ruimte voor een weg. Deze wegen worden aangeduid als grijze wegen. Het is zinloos om deze wegen mee te nemen in de toets. Ze zullen slecht scoren, en het is niet mogelijk om te voldoen aan de standaard-eisen. Maatwerk is vereist (zie hoofdstuk 6) en we houden ze dan ook apart. Om ze te onderscheiden, is in eerste instantie gekeken naar de huidige verhardingsbreedte. Eigenlijk gaat het om 'beschikbare breedte', maar die is moeilijk te inventariseren. We gebruiken de huidige verhardingsbreedte als indicator: Als een GOW nu met minder dan 6,5 meter (buiten de kom) of minder dan 6 meter (binnen de kom) is aangelegd, mogen we aannemen dat de minimaal vereiste breedte niet beschikbaar is. De op deze manier geselecteerde grijze wegen zijn voorgelegd aan de begeleidingsgroep en daaruit kwamen geen aanvullingen of beperkingen van de lijst.

Bubeko

Elk wegvak is op zichzelf beoordeeld. Het is daarmee mogelijk dat een weg 'een stukje' grijs wegvak bevat. Een wegvak is grijs als dit momenteel minder dan 6,5 meter verhardingsbreedte heeft. Dit is ruim minder dan de norm, om te voorkomen dat al te veel wegvakken het etiket 'grijs' krijgen.

De wegen met één of meer grijze wegvakken (en de locatie van die wegvakken) zijn:

| | |
|-------------------------------|---|
| N275 Venlo – Weert 3/3 | Van kilometer 15 tot kilometer 28 (RVW) |
| N278 Maastricht – Vaals 13/14 | Een klein stuk rond kilometer 21 (RVW) |
| N279 Horn – Helmond 5/5 | In kilometer 8 en in kilometer 11 (ROW) |
| N299 Brunssum – Kerkrade 1/1 | Bij kilometer 5 (BRVW) |
| N595 Valkenburg – Wittem 1/4 | Rond kilometer 1 (ROW) |
| N595 Valkenburg – Wittem 3/4 | Rond kilometer 8 (ROW) |

Bibeko

Binnen de bebouwde kom geldt: als een stuk van de weg (d.w.z de rijloper voor autoverkeer) smaller is dan 6 meter, dan wordt het hele stuk weg binnen de betreffende kom als 'grijs' aangeduid. 6 meter is de norm voor de verhardingsbreedte voor het autogedeelte. Als een weg echter smaller is, wordt er sowieso ook aan andere eisen (middenscheiding, obstakelvrije ruimte) niet ideaal voldaan en is de weg dus als geheel meteen grijs. Dat speelt op de volgende wegen:

| | |
|---------------------------------------|---|
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 5/10 | In de bebouwde kom van Aalbeek (ROW) |
| N595 Valkenburg – Wittem 2/4 | Schin op Geul – Etenaken – Wijlre (ROW) |

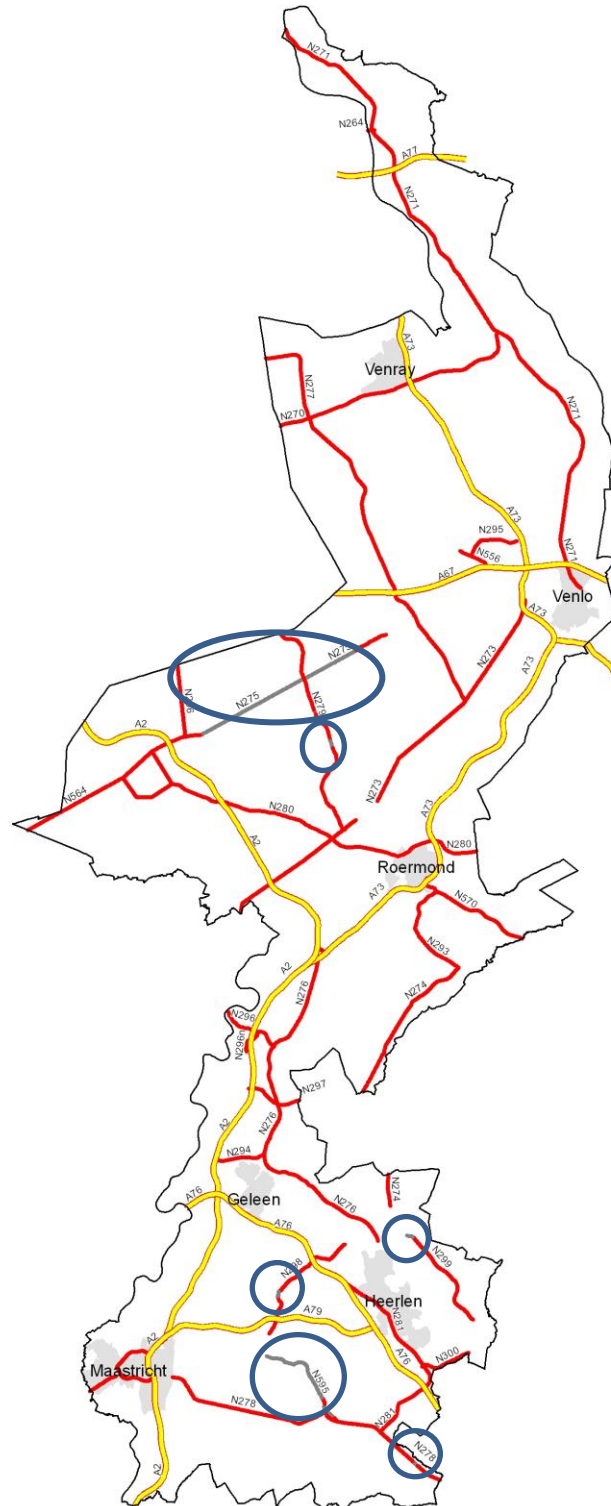
Alle beoordeelde wegen staan op de kaart op de volgende pagina. De grijze wegen zijn daarbij omcirkeld. In hoofdstuk 6 gaat deze nota kort in op hoe hiermee om te gaan.


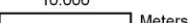
RVWN / grijze wegen

Conceptkaart

Legenda

- RVWN wegen
- grijze wegen
- Hoofdwegennet (HWN)
- Provinciegrens




 10.000
 Meters
 schaal: 1:450.000 i1311_808103 20-3-2014
 Cluster Organisatie en Informatie | Gegevensmanagement
 © Provincie Limburg
 © 2012 dienst Kadaster Apeldoorn, © Eurosense, © Geodan, © RWS

provincie limburg



5.2 Bovenregionaal Verbindende Wegen (BRVW)

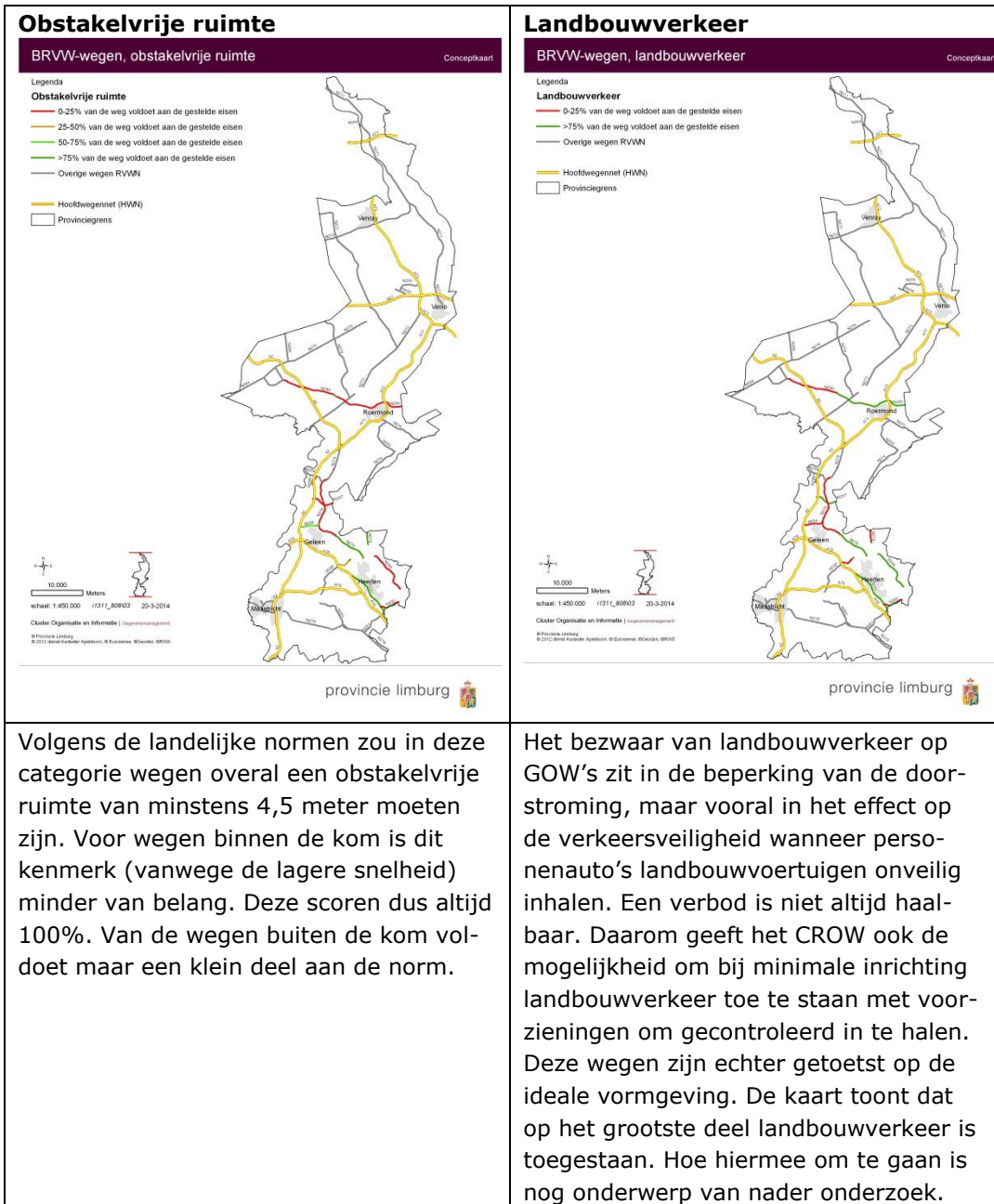
De rest van dit hoofdstuk behandelt de niet-grijze wegen. In deze paragraaf de wegen die volgens de netwerkvisie 'bovenregionaal verbindend' zijn, in paragraaf 5.3 de wegen die 'regionaal verbindend' of 'stadsregionaal ontsluitend' zijn, in paragraaf 5.4 de 'regio ontsluitende' wegen. In elke paragraaf komen zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom aan de orde. De paragrafen zijn opgesplitst in twee delen:

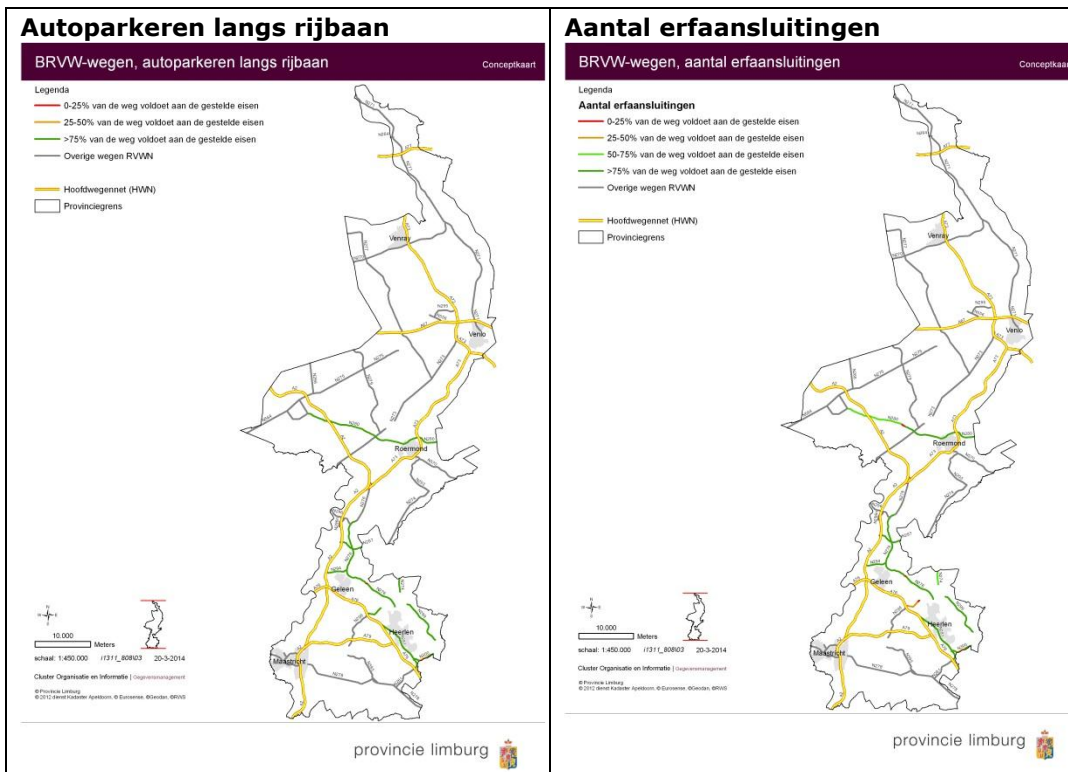
- de voor de verkeersveiligheid belangrijkste basiseisen
- de overige kenmerken

Er is één stuk van een wegvak dat in deze paragraaf hoort, maar niet is meegenomen in de beoordeling, omdat het grijs is: Het eerste stukje van de N299 Brunssum-Kerkrade, over 457 meter lengte.

5.2.1 Belangrijkste basiseisen

| Breedte BRVW-wegen, breedte Conceptkaart | Rijbaanscheiding BRVW-wegen, rijbaanscheiding Conceptkaart |
|---|--|
| <p>De verhardingsbreedte is geïnventariseerd als de afstand tussen beide wegranden, inclusief de belijning en eventuele middenscheiding. Als die afstand onder de 650 cm ligt, is de weg grijs en komt deze hier niet voor. Van de bovenregionaal verbindende wegen voldoet ongeveer de helft aan de ideale breedte. De wegvakken waarvoor dat nog niet geldt, zijn meestal stukken buiten de kom van wegen die ook deels binnen de bebouwde kom lopen.</p> | <p>De ideale vorm van dit basiskekenmerk is een fysieke rijbaanscheiding. Ongeveer de helft van de wegen in de BRVW-categorie voldoet hieraan. De rest heeft een dubbele of enkele asmarkering. Dit houdt vaak verband met het vorige kenmerk (de rijbaanbreedte).</p> <p>Overigens valt op dat vrijwel alle wegen onderweg verschillende vormen van rijbaanscheiding hebben.</p> |





Parkeren direct langs de rijbaan past niet bij het karakter van een GOW. Dit komt in Limburg zelden voor.

Ook erfaansluitingen passen niet bij een gebiedsontsluitingsweg. Vooral omdat deze per definitie zorgen voor 'uitwisseling'; oversteekbewegingen, afremmend en optrekkend verkeer etc. Kortom, alleen wegen met 'weinig tot geen' erfaansluitingen voldoen aan de norm. Dat is het grootste deel van de totale weglengte. Tegelijk zijn er op bijna alle wegen stukken met veel erfaansluitingen, ook buiten de bebouwde kom.

Draagkrachtige berm

Dit kenmerk is vooral van belang om te zorgen dat bij calamiteiten een auto naast de weg kan staan. Mede door de bodemgesteldheid is dat bijna nergens in Limburg een probleem.

Een kaart is hier niet nodig; deze zou volledig groen zijn.

Fietsers op de rijbaan

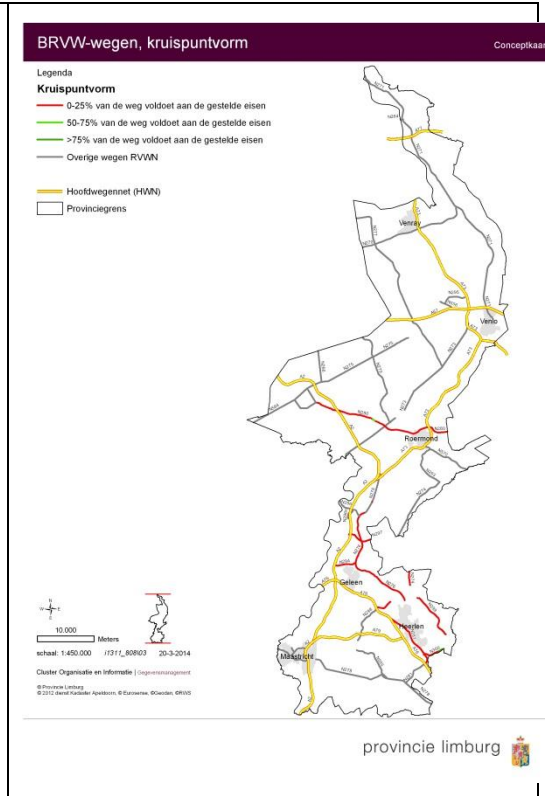
Het komt buiten de bebouwde kom niet voor dat er fietsers gebruik moeten maken van de rijbaan. Ofwel er zijn vrijliggende fietspaden, ofwel er is een fietsverbod op het RVWN en een alternatief voor fietsers.

Een kaart is hier niet nodig; deze zou volledig groen zijn.

Kruispuntvorm

Een belangrijk aspect van de kwaliteit van een weg zijn de kruisingen. Ongeacht de uitvoering is elke kruising een onderbreking van de doorstroming en een kans op conflicten. Vandaar dat per wegvak de 'kruisingsdichtheid' (het aantal kruisingen per kilometer) is geïnventariseerd. Hiervoor zijn echter geen meetbare eisen vastgesteld en het is ook vaak erg lastig om in een bestaande situatie de kruisingsdichtheid te veranderen. In de basiseisen is wel opgenomen dat een kruising op een GOW idealiter is uitgevoerd als rotonde en minimaal als VRI.

Voor het toekennen van een score aan een weg op basis van de vormgeving van de kruispunten is gekeken naar de lengte van de wegvakken met een kruising die niet aan de eisen voldoet. Een weg met veel kruisingen scoort slecht, tenzij die kruisingen zijn vormgegeven als rotonde (ideaal).



5.2.2 Overige basiseisen

Buiten de belangrijkste kenmerken, hetgeen allemaal 'lengtekenmerken' zijn, zijn er nog diverse eisen waar een lokaal probleem mee kan ontstaan. Deze zijn ook geïnventariseerd. We geven een overzicht van de eisen en eindigen met de gevonden knelpunten in de wegen van de BRVW-categorie.

Oversteken langzaam verkeer

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn er volgens de eis uit CROW 315 in het ideale geval nooit gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer op de wegvakken aanwezig.

Verticaal alignement

Het alignement van de weg moet voldoen aan een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Diverse knelpunten (kunstwerken, hellingen in het landschap) kunnen daarbij optreden. Op de wegen van de BRVW-categorie zijn dergelijke knelpunten niet aangetroffen.

Boogstralen, drempels etc.

Ook hier geldt dat moet worden voldaan aan een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Bij de inventarisatie zijn diverse punten aan het licht gekomen waar een probleem is met (te krappe) boogstralen.

Beperkingen hoogte, breedte, aslast

Een GOW moet vanuit zijn functie in het netwerk voor alle voertuigen toegankelijk zijn. Op het RVWN zijn geen beperkingen van dit soort aangetroffen. De grens voor een hoogtebeperking is daarbij gesteld op 4 meter doorrijhoogte.

Vrachtverkeerverbod

Zoals gezegd moet het RVWN toegankelijk zijn voor vrachtverkeer. Bij een eventueel verbod zou een wegvak daarom niet aan de eisen voldoen. Dit komt echter niet voor in de hier behandelde wegvakken.

Gevaarlijke stoffen verbod

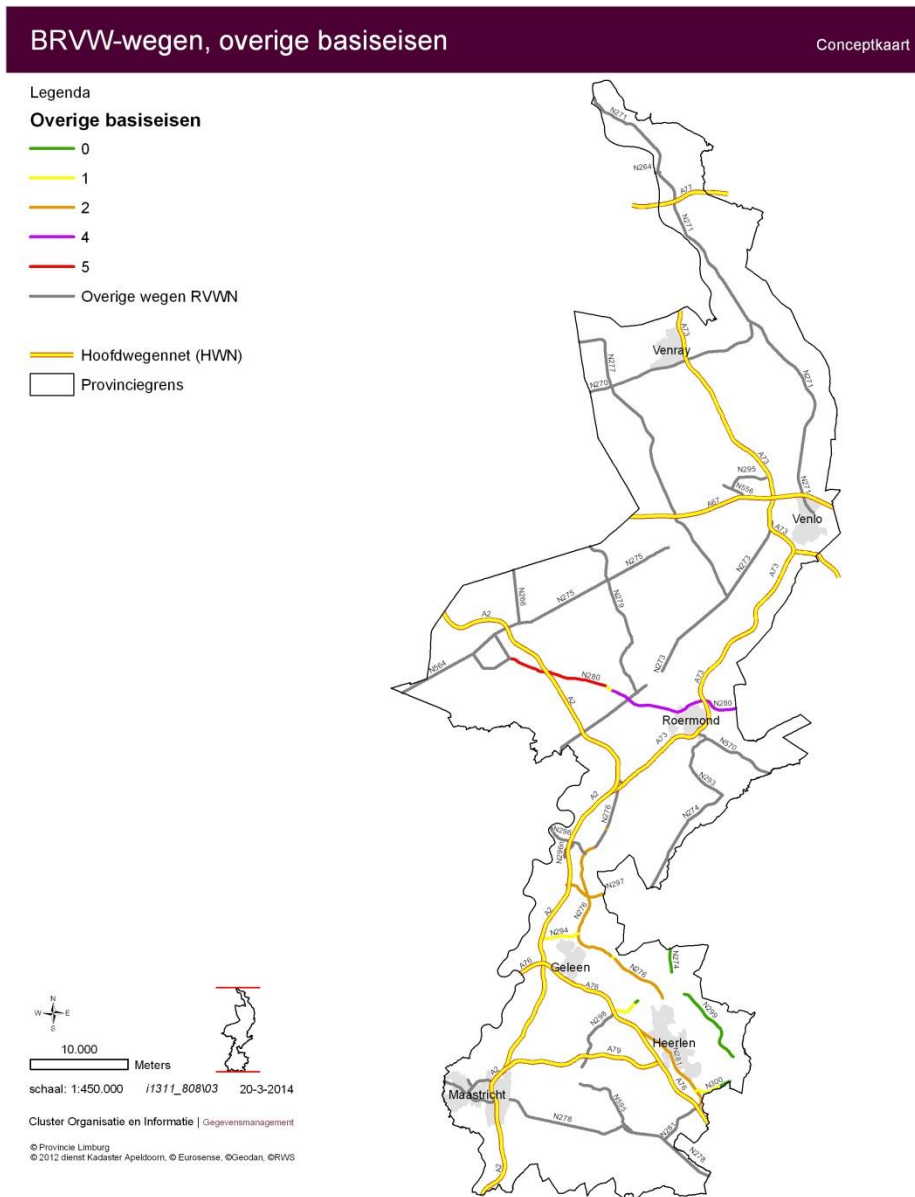
Gemeenten kunnen wegen op hun grondgebied aanwijzen voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Het gevolg van zo'n besluit is dat routeplichtige gevaarlijke stoffen dan alleen over de aangewezen wegen vervoerd mogen worden. De huidige wet vervoer gevaarlijke stoffen bepaalt dat het rijk en de provincies wegen in hun beheer kunnen vrijgeven voor het vervoer van routeplichtige stoffen.

In het proces om te komen tot deze nota is voor het vrijgeven van een weg, geen aanvullende vereiste voor het wegontwerp naar voren gekomen. Met andere woorden: als een weg voldoet aan de hiervoor al geformuleerde eisen, is deze in principe ook geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de inventarisatie is gecheckt of er wegen, behorend tot het RVWN zijn, waar desondanks een verbod is op het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de hier behandelde wegvakken komt dat niet voor.

Bushaltes (op rijbaan en/of voor kruisingen)

Volgens de landelijke basiseisen zijn er op GOW's geen bushaltes op de rijbaan. Daarbij heeft de provincie de eis dat een bushalte ná de kruising gesitueerd wordt. Er zijn in deze categorie enkele knelpunten aangetroffen.

Overzichtsk kaart van BRVW-wegen en hun knelpunten:



5.2.3 Totaaltabel

| BRVV | Breedte | wegas | obs.vrij | landbouw | parkeren | erfaansl. | berm | fietzers | kruisingen | overig |
|--|---------|-------|----------|----------|----------|-----------|------|----------|------------|--------|
| N274 Brunssum – Posterholt 1/6 | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N276 Brunssum – St. Joost 1/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N276 Brunssum – St. Joost 2/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N276 Brunssum – St. Joost 3/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N280 Weert – Roermond 1/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N280 Weert – Roermond 2/3 | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N280 Weert – Roermond 3/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N281 Nijswiller – Hoensbroek 2/2 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N294 Sittard – Urmond 1/1 | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N297 Born – Millen 1/1 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 10/10 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 9/10 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N299 Brunssum – Kerkrade 1/1 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N300 De Beitel – Kerkrade 1/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N300 De Beitel – Kerkrade 2/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| N300 De Beitel – Kerkrade 3/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ |

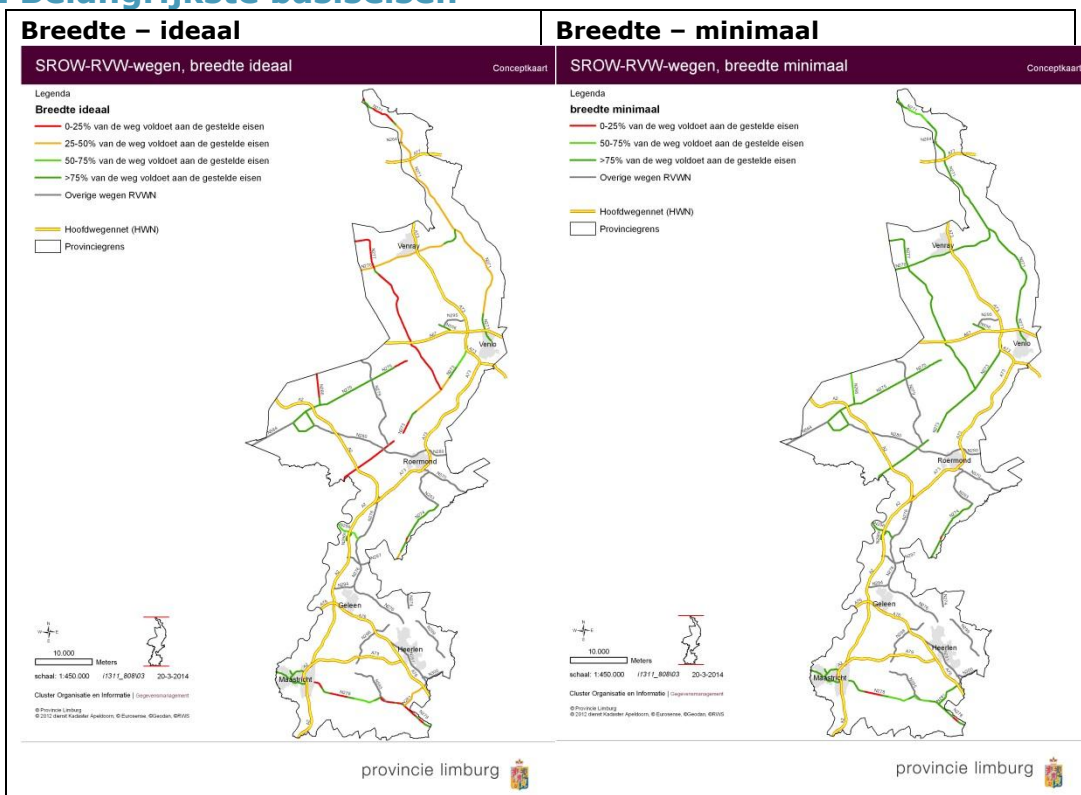
5.3 Stadsregionaal ontsluitende wegen en Regionaal verbindende wegen (SROW/RVW)

Deze paragraaf behandelt de niet-grijze wegen die behoren tot deze twee 'tussencategorieën'. Dit gaat langs hetzelfde stramien als de vorige paragraaf, met het verschil dat deze wegen twee keer zijn getoetst; een keer tegen de ideale eisen en een keer tegen de minimale eisen.

Er zijn een paar stukken van wegvakken die in deze paragraaf horen, maar niet zijn meegenomen in de beoordeling, omdat ze grijs zijn (zie kaart grijze wegen):

- Stukken van de N275 Venlo-Weert
- Stukken van de N278 Maastricht-Vaals

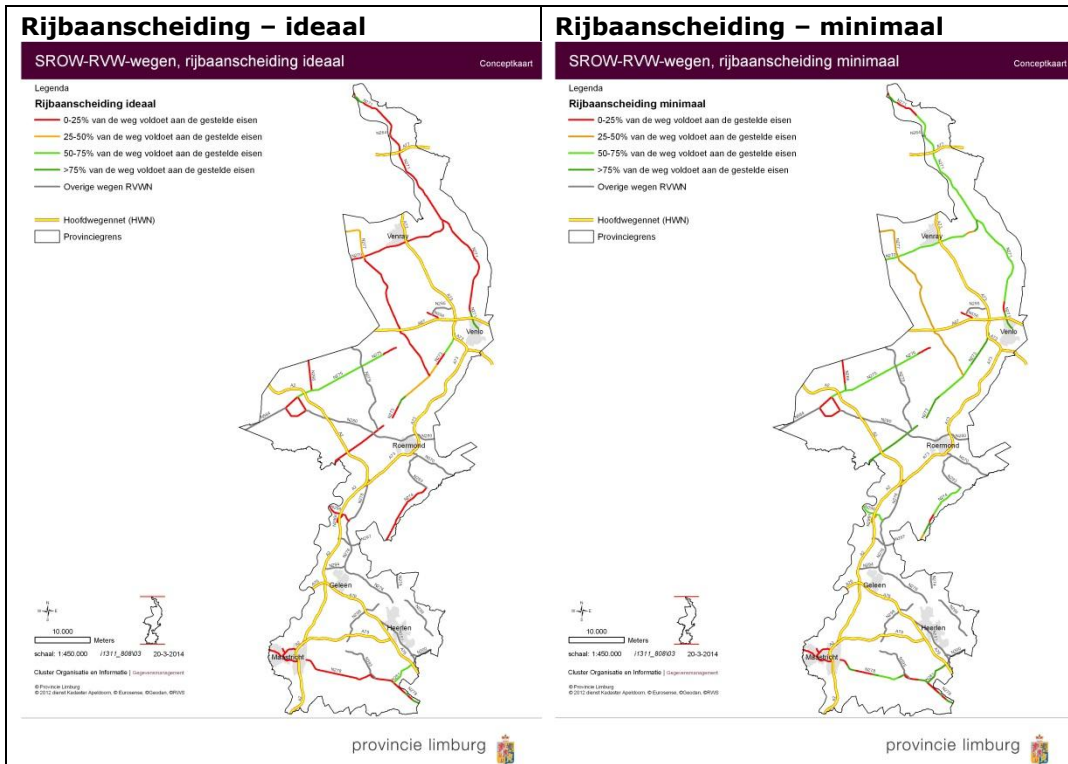
5.3.1 Belangrijkste basiseisen



De verhardingsbreedte is geïnventariseerd als de afstand tussen beide wegranden, inclusief de belijning en eventuele middenscheiding. Als die afstand onder de 650 cm ligt, is de weg grijs en komt deze hier niet voor. De ideale benodigde verhardingsbreedte van een GOW is buiten de kom 7,5 meter, binnen de kom gaan we uit van 6 meter⁴. De veiligheid is behalve bij deze verhardingsbreedte ook gebaat bij een voldoende draagkrachtige berm en obstakelvrije ruimte, maar die worden apart beoordeeld.

De minimale breedte wordt vrijwel overal gehaald, de ideale breedte op veel wegen niet.

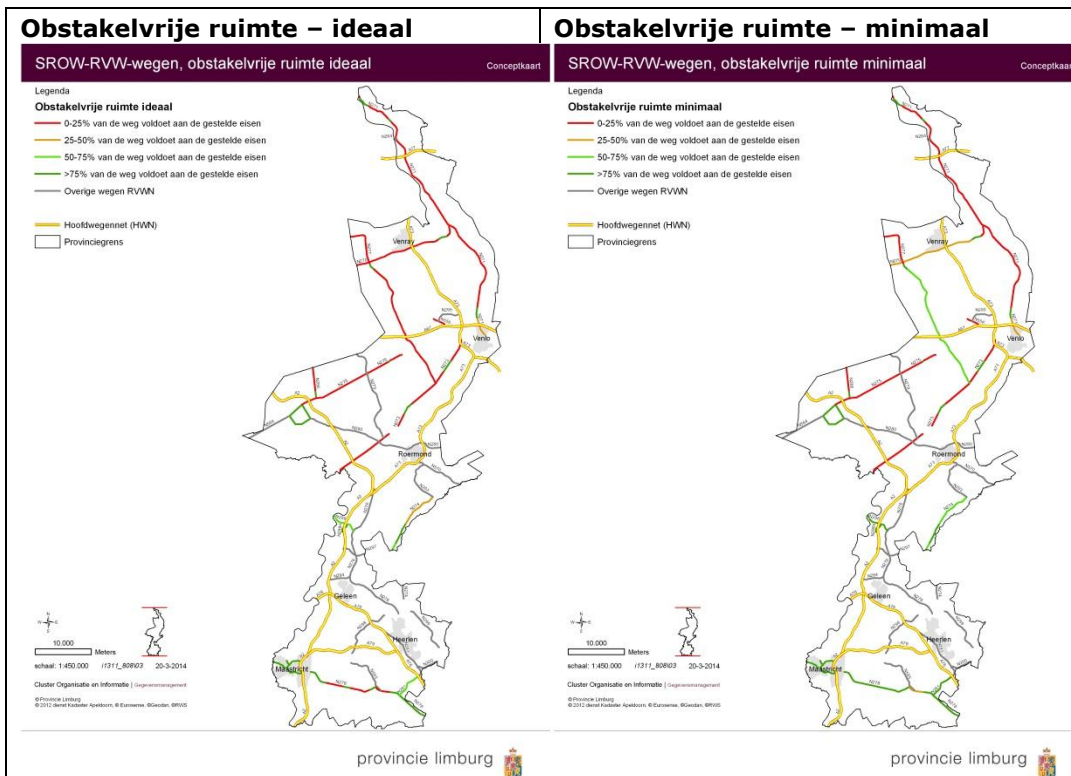
⁴ Handboek wegontwerp, CROW. Hierbij gaan we uit van de benodigde ruimte voor de auto-rijbaan en uitwijkstroken; extra ruimte die nodig is voor bijvoorbeeld middenscheiding wordt apart beoordeeld.



De ideale vorm van dit kenmerk is een fysieke rijbaanscheiding. Minimaal is een dubbele (bubeko) of enkele (bibeko) doorgetrokken asmarkering.

In deze categorie wegen vinden we er nog veel die zelfs niet aan de minimale eis voldoen.

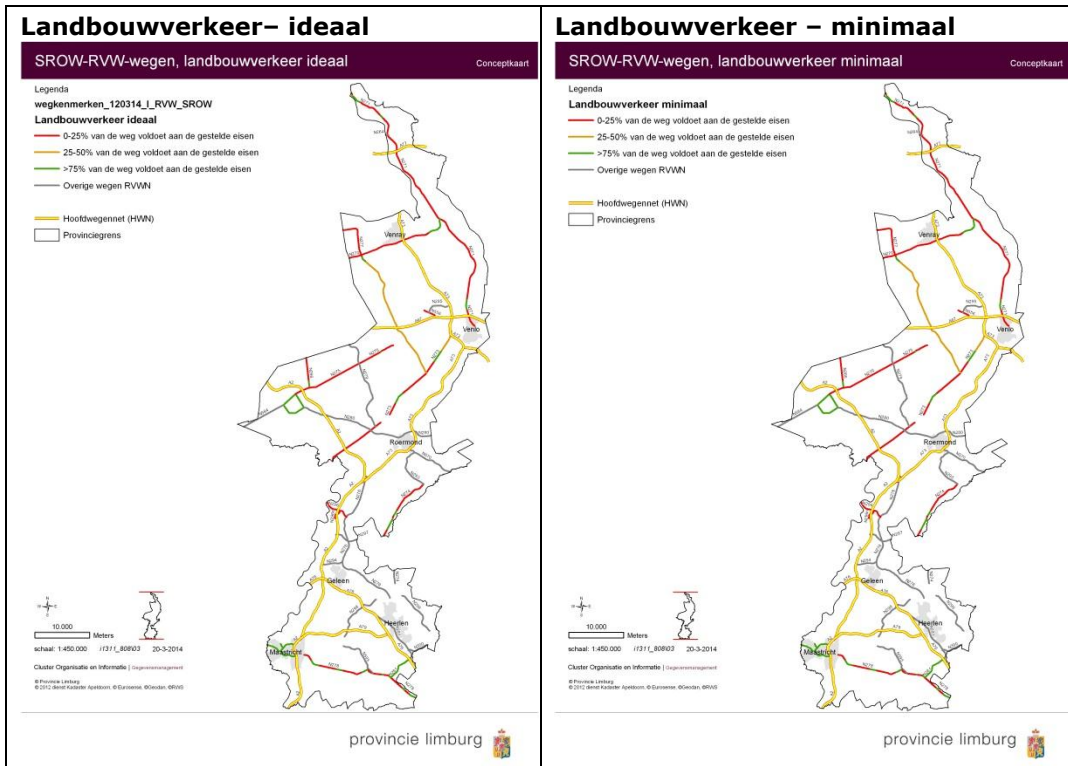
Overigens valt op dat vrijwel alle wegen onderweg verschillende vormen van rijbaanscheiding hebben.



Volgens de landelijke normen zou idealiter overal een obstakelvrije ruimte van > 4,5 meter moeten zijn. De provincie Limburg heeft lang gewerkt met een norm van 3 meter (minimale eis). Daaronder is het echt onvoldoende.

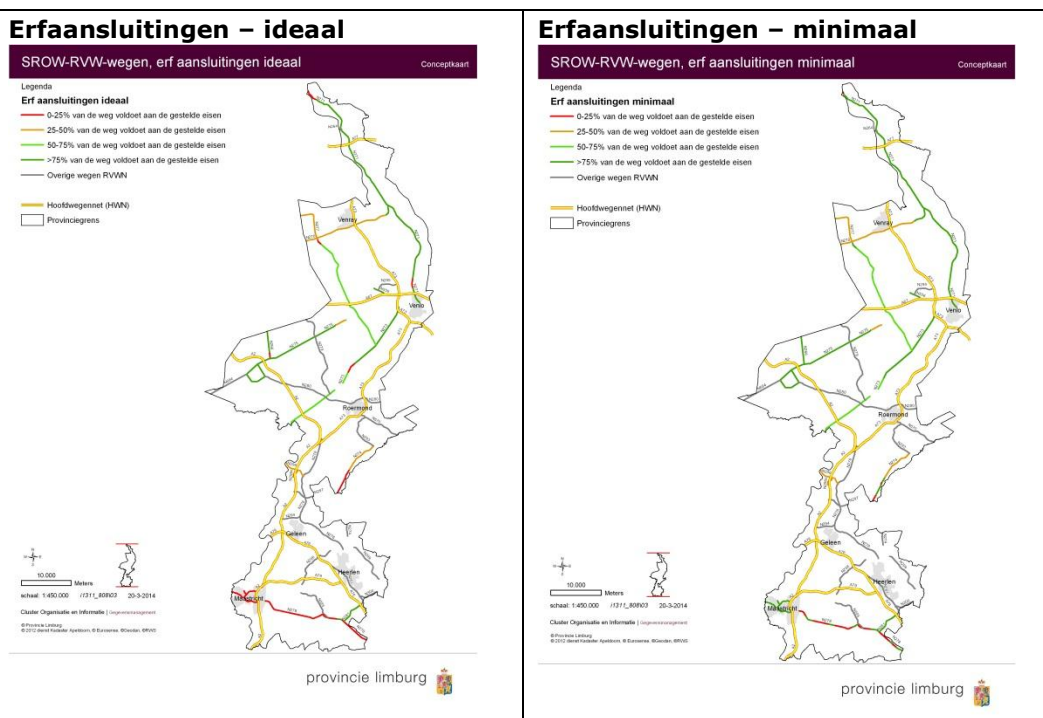
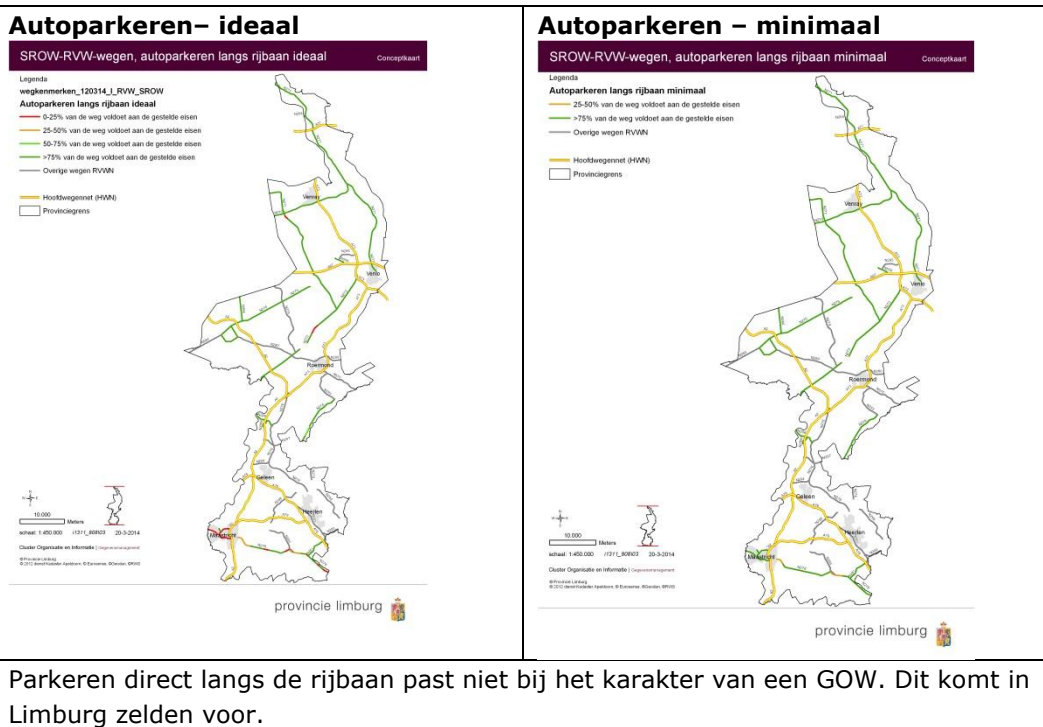
Voor wegen binnen de kom is dit kenmerk (vanwege de lagere snelheid) minder van belang. Deze scores dus altijd 100%.

Het verschil tussen ideaal en minimaal is niet zo groot. Er lijkt vooral sprake van een verschil tussen 'wel' of 'geen' obstakelvrije afstand.



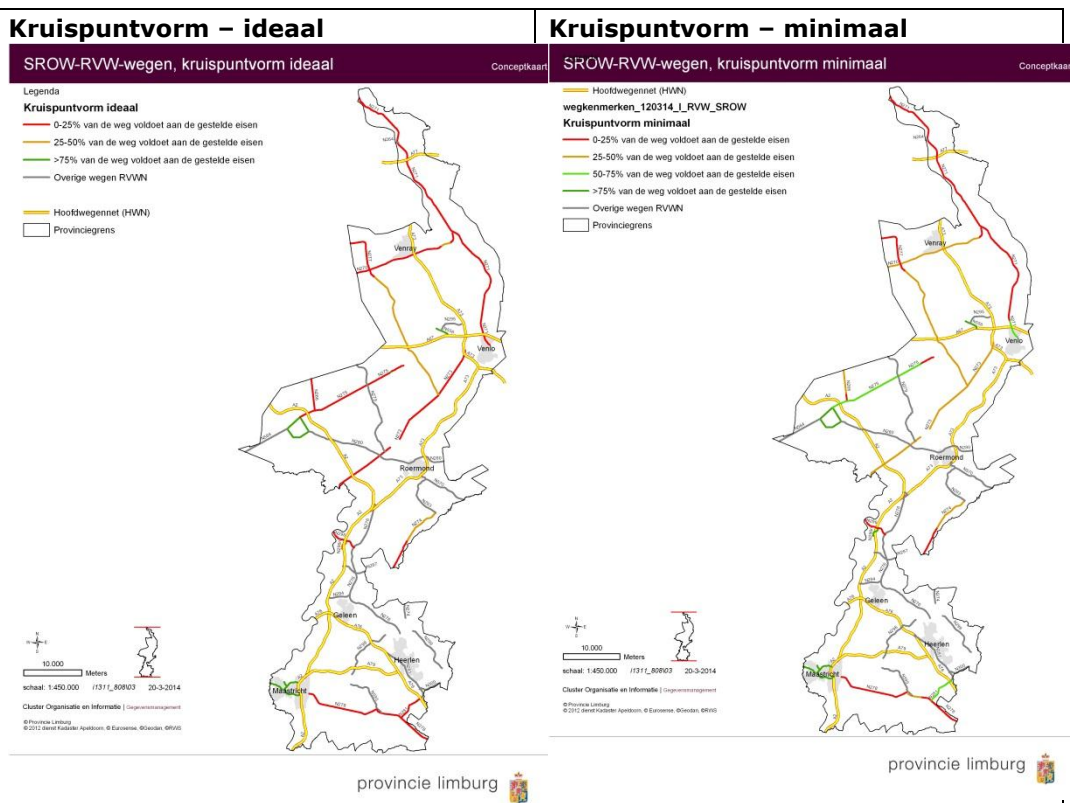
Het bezwaar van landbouwverkeer op GOW's zit in de beperking van de doorstroming, maar vooral in het effect op de verkeersveiligheid wanneer personenauto's landbouwvoertuigen onveilig inhalen. Een verbod is niet altijd haalbaar. Daarom geeft het CROW ook de mogelijkheid om bij minimale inrichting landbouwverkeer toe te staan met voorzieningen om gecontroleerd in te halen.

De kaart toont dat op het overgrote deel landbouwverkeer is toegestaan. Hoe hiermee om te gaan is nog onderwerp van nader onderzoek.



| | |
|--|---------------------------------------|
| Draagkrachtige berm – ideaal | Draagkrachtige berm – minimaal |
| <p>Dit kenmerk is vooral van belang om te zorgen dat bij calamiteiten een auto naast de weg kan staan. Mede door de bodemgesteldheid is dat bijna nergens in Limburg een probleem.</p> | |

| | |
|---|------------------------------------|
| Fiets op rijbaan – ideaal | Fiets op rijbaan – minimaal |
| <p>Het komt buiten de bebouwde kom niet voor dat er fietsers gebruik moeten maken van de rijbaan. Ofwel er zijn vrijliggende fietspaden, ofwel er is een fietsverbod op het RVWN en een alternatief voor fietsers. Binnen de kom zijn er incidenteel stukken waar fietsers met een (krappe) fietsstrook van de rijbaan gebruik maken.</p> | |



Een belangrijk aspect van de kwaliteit van een weg zijn de kruisingen. Ongeacht de uitvoering is elke kruising een onderbreking van de doorstroming en een kans op conflicten. Vandaar dat per wegvak de 'kruisingsdichtheid' (het aantal kruisingen per kilometer) is geïnventariseerd. Hiervoor zijn echter geen meetbare eisen vastgesteld en het is ook vaak erg lastig om in een bestaande situatie de kruisingsdichtheid te veranderen. In de basiseisen is wel opgenomen dat een kruising op een GOW idealiter is uitgevoerd als rotonde en minimaal als VRI.

Voor het toekennen van een score aan een weg op basis van de vormgeving van de kruispunten is gekeken naar de lengte van de wegvakken met een kruising die niet aan de eisen voldoet. Een weg met veel kruisingen scoort slecht, tenzij die kruisingen zijn vormgegeven als rotonde (ideaal) en/of met VRI (minimaal).

5.3.2 Overige basiseisen

Buiten de belangrijkste kenmerken, hetgeen allemaal 'lengtekenmerken' zijn, zijn er nog diverse eisen waar een lokaal probleem mee kan ontstaan. Deze zijn ook geïnventariseerd. We geven een overzicht van de eisen en eindigen met de gevonden knelpunten in de wegen van de BRVW-categorie.

Oversteken langzaam verkeer

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn er volgens de eis uit CROW 315 in het ideale geval nooit gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer op de wegvakken aanwezig.

Verticaal alignement

Het alignement van de weg moet voldoen aan een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Diverse knelpunten (kunstwerken, hellingen in het landschap) kunnen daarbij optreden. In deze categorie zijn enkele knelpunten aangetroffen.

Boogstralen, drempels etc.

Ook hier geldt dat moet worden voldaan aan een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Bij de inventarisatie zijn diverse punten aan het licht gekomen waar een probleem is met (te krappe) boogstralen.

Beperkingen hoogte, breedte, aslast

Een GOW moet vanuit zijn functie in het netwerk voor alle voertuigen toegankelijk zijn. Er zijn echter enkele beperkingen van dit soort aangetroffen. De grens voor een hoogtebeperking is daarbij gesteld op 4 meter doorrijhoogte.

Vrachtverkeerverbod

Zoals gezegd moet het RVWN toegankelijk zijn voor vrachtverkeer. Bij een eventueel verbod zou een wegvak daarom niet aan de eisen voldoen. Dit komt echter niet voor in de hier behandelde wegvakken.

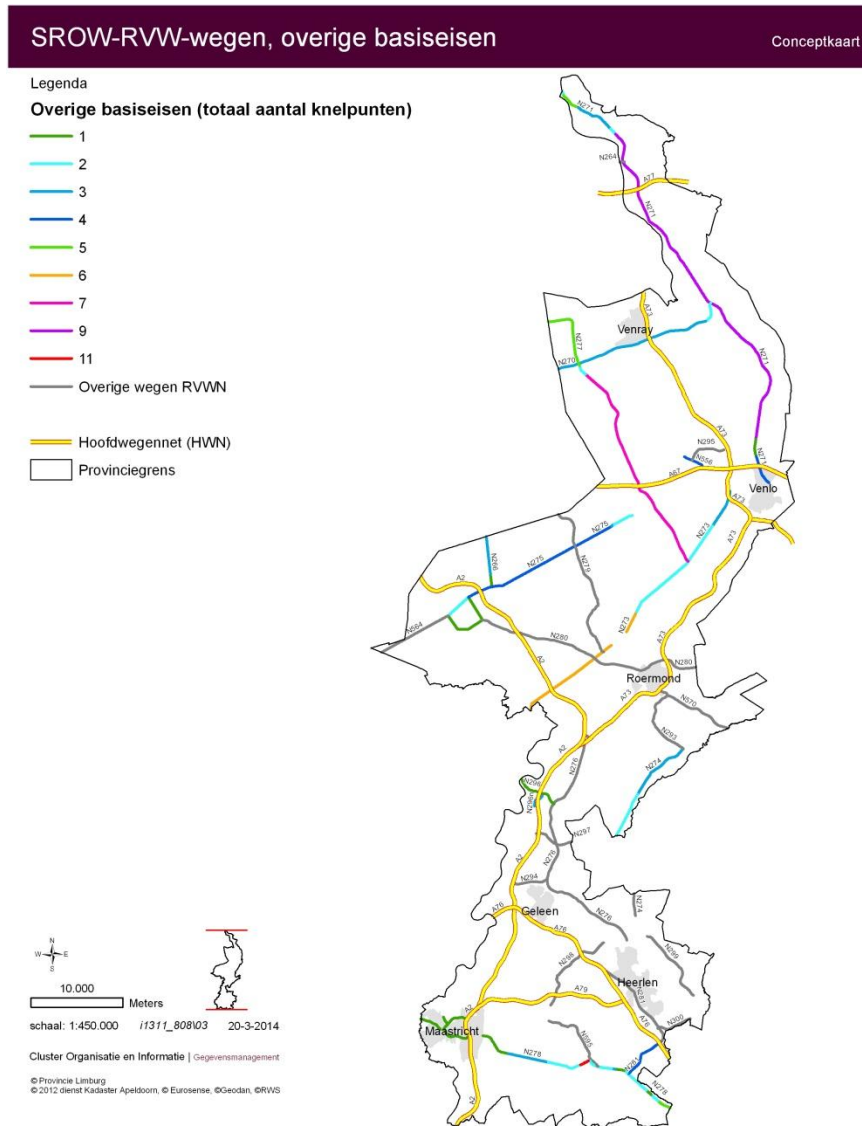
Gevaarlijke stoffen verbod

Provincies en gemeenten stellen een 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' vast. Dit houdt in dat de provincie dient te besluiten over het vrijgeven van provinciale wegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij horen keuzes over routing, ont-heffingenregime en omlidingsroutes. In het proces om te komen tot deze nota is geen aanvullende vereiste voor het wegontwerp naar voren gekomen. Met andere woorden: als een weg voldoet aan de geformuleerde eisen, is deze in principe ook geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de inventarisatie is gecheckt of er wegen, behorend tot het RVWN zijn, waar desondanks een verbod is op het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de hier behandelde wegvakken komt dat niet voor.

Bushaltes (op rijbaan en/of voor kruisingen)

Volgens de landelijke basiseisen zijn er op GOW's geen bushaltes op de rijbaan. Daarbij heeft de provincie de eis dat een bushalte ná de kruising gesitueerd wordt. Er zijn in deze categorie enkele knelpunten aangetroffen.

Overzichtsk kaart van SROW- en RVW-wegen en hun knelpunten:



5.3.3 Totaaltabel (getoetst tegen ideaal)

| Criterion | breedte | wegas | obs.vrije ruimte | landbouw | autoparkeren | erf-aansluitingen | draagkrachtige berm | fietsters | kruisingen | overige knelpunten |
|---------------------------------|---------|-------|------------------|----------|--------------|-------------------|---------------------|-----------|------------|--------------------|
| Maastricht-Cabergerweg | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |
| Maastricht-Singelring | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |
| Maastricht-Via Regia | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |
| N266 Nederweert - Helmond 1/2 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |
| N266 Nederweert - Helmond 2/2 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N270 Eindhoven – Well 1/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N270 Eindhoven – Well 2/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N270 Eindhoven – Well 3/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N271 Venlo – Nijmegen 1/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 4 |
| N271 Venlo – Nijmegen 2/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |
| N271 Venlo – Nijmegen 3/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 9 |
| N271 Venlo – Nijmegen 4/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N271 Venlo – Nijmegen 5/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N271 Venlo – Nijmegen 6/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 5 |
| N271 Venlo – Nijmegen 7/7 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 1/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 6 |
| N273 Ittervoort- Venlo 2/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 3/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 4/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 5/5 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N274 Brunssum – Posterholt 2/6 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 3/6 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 4/6 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 5/6 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 6/6 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N275 Venlo – Weert 1/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N275 Venlo – Weert 2/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 3 |
| N275 Venlo – Weert 3/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 4 |
| N275-voorheenN560-Sevenumsedijk | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N277 Zeeland – Kessel 1/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 5 |
| N277 Zeeland – Kessel 2/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 |
| N277 Zeeland – Kessel 3/3 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 7 |
| N278 Maastricht – Vaals 1/14 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |
| N278 Maastricht – Vaals 2/14 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 1 |

| Criterion | breedte | wegas | obs.vrije ruimte | landbouw | autoparkeren | erf-aansluitingen | draagkrachtige berm | fietsers | kruisingen | overige knelpunten |
|----------------------------------|-------------|--------|------------------|-------------|--------------|-------------------|---------------------|----------|------------|--------------------|
| N278 Maastricht – Vaals 3/14 | Red | Red | Red | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 3 |
| N278 Maastricht – Vaals 4/14 | Green | Red | Green | Green | Red | Red | Green | Green | Red | 3 |
| N278 Maastricht – Vaals 5/14 | Light Green | Red | Red | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 6/14 | Green | Red | Green | Green | Red | Red | Green | Green | Red | 11 |
| N278 Maastricht – Vaals 7/14 | Red | Red | Red | Red | Orange | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 8/14 | Green | Red | Green | Green | Green | Red | Green | Green | Red | 3 |
| N278 Maastricht – Vaals 9/14 | Red | Red | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Red | 1 |
| N278 Maastricht – Vaals 10/14 | Green | Red | Green | Green | Red | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 11/14 | Red | Red | Green | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 12/14 | Green | Green | Green | Green | Red | Red | Green | Green | Red | 1 |
| N278 Maastricht – Vaals 13/14 | Red | Red | Green | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 14/14 | Green | Green | Green | Green | Red | Red | Green | Green | Red | 5 |
| N281 Nijswiller – Hoensbroek 1/2 | Orange | Orange | Light Green | Light Green | Green | Green | Green | Green | Red | 4 |
| N296 Susteren – Maaseik 1/1 | Light Green | Red | Light Green | Red | Green | Orange | Green | Green | Red | 1 |
| N296n aansluiting A2 | Green | Red | Green | Red | Green | Orange | Green | Green | Orange | 3 |
| N556 Venlo – Horst 1/1 | Green | Red | Red | Red | Green | Green | Green | Green | Green | 4 |
| Weert-Ringbaan Noord | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 2 |
| Weert-Ringbaan Oost | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 1 |
| Weert-Ringbaan West | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 1 |
| Weert-Ringbaan Zuid | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 1 |

5.3.4 Totaaltabel (getoetst tegen minimaal)

| Criterion | breedte | wegas | obs.vrije ruimte | landbouw | autoparkeren | erf-aansluitingen | draagkrachtige berm | fietsters | kruisingen | overige knelpunten |
|---------------------------------|---------|-------|------------------|----------|--------------|-------------------|---------------------|-----------|------------|--------------------|
| Maastricht-Cabergerweg | | | | | | | | | | 1 |
| Maastricht-Singelring | | | | | | | | | | 1 |
| Maastricht-Via Regia | | | | | | | | | | 1 |
| N266 Nederweert - Helmond 1/2 | | | | | | | | | | 1 |
| N266 Nederweert - Helmond 2/2 | | | | | | | | | | 3 |
| N270 Eindhoven – Well 1/3 | | | | | | | | | | 3 |
| N270 Eindhoven – Well 2/3 | | | | | | | | | | 3 |
| N270 Eindhoven – Well 3/3 | | | | | | | | | | 2 |
| N271 Venlo – Nijmegen 1/7 | | | | | | | | | | 4 |
| N271 Venlo – Nijmegen 2/7 | | | | | | | | | | 1 |
| N271 Venlo – Nijmegen 3/7 | | | | | | | | | | 9 |
| N271 Venlo – Nijmegen 4/7 | | | | | | | | | | 2 |
| N271 Venlo – Nijmegen 5/7 | | | | | | | | | | 3 |
| N271 Venlo – Nijmegen 6/7 | | | | | | | | | | 5 |
| N271 Venlo – Nijmegen 7/7 | | | | | | | | | | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 1/5 | | | | | | | | | | 6 |
| N273 Ittervoort- Venlo 2/5 | | | | | | | | | | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 3/5 | | | | | | | | | | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 4/5 | | | | | | | | | | 2 |
| N273 Ittervoort- Venlo 5/5 | | | | | | | | | | 3 |
| N274 Brunssum – Posterholt 2/6 | | | | | | | | | | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 3/6 | | | | | | | | | | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 4/6 | | | | | | | | | | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 5/6 | | | | | | | | | | 2 |
| N274 Brunssum – Posterholt 6/6 | | | | | | | | | | 3 |
| N275 Venlo – Weert 1/3 | | | | | | | | | | 2 |
| N275 Venlo – Weert 2/3 | | | | | | | | | | 3 |
| N275 Venlo – Weert 3/3 | | | | | | | | | | 4 |
| N275-voorheenN560-Sevenumsedijk | | | | | | | | | | 2 |
| N277 Zeeland – Kessel 1/3 | | | | | | | | | | 5 |
| N277 Zeeland – Kessel 2/3 | | | | | | | | | | 2 |
| N277 Zeeland – Kessel 3/3 | | | | | | | | | | 7 |
| N278 Maastricht – Vaals 1/14 | | | | | | | | | | 1 |
| N278 Maastricht – Vaals 2/14 | | | | | | | | | | 1 |

| Criterion | breedte | wegas | obs.vrije ruimte | landbouw | autoparkeren | erf-aansluitingen | draagkrachtige berm | fietzers | kruisingen | overige knelpunten |
|----------------------------------|---------|--------|------------------|----------|--------------|-------------------|---------------------|----------|------------|--------------------|
| N278 Maastricht – Vaals 3/14 | Red | Red | Green | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 3 |
| N278 Maastricht – Vaals 4/14 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | 3 |
| N278 Maastricht – Vaals 5/14 | Green | Green | Green | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 6/14 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | 11 |
| N278 Maastricht – Vaals 7/14 | Green | Red | Orange | Red | Orange | Red | Green | Green | Orange | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 8/14 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | 3 |
| N278 Maastricht – Vaals 9/14 | Green | Green | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Red | 1 |
| N278 Maastricht – Vaals 10/14 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 11/14 | Green | Red | Green | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 12/14 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | 1 |
| N278 Maastricht – Vaals 13/14 | Red | Red | Green | Red | Green | Red | Green | Green | Red | 2 |
| N278 Maastricht – Vaals 14/14 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | 5 |
| N281 Nijswiller – Hoensbroek 1/2 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 4 |
| N296 Susteren – Maaseik 1/1 | Green | Green | Green | Red | Green | Orange | Green | Green | Red | 1 |
| N296n aansluiting A2 | Green | Orange | Green | Red | Green | Orange | Green | Green | Green | 3 |
| N556 Venlo – Horst 1/1 | Green | Red | Red | Red | Green | Green | Green | Green | Green | 4 |
| Weert-Ringbaan Noord | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 2 |
| Weert-Ringbaan Oost | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 1 |
| Weert-Ringbaan West | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 1 |
| Weert-Ringbaan Zuid | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | 1 |


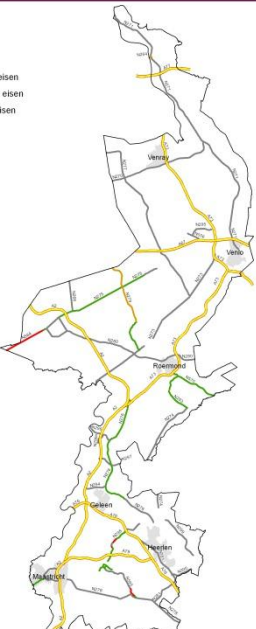


5.4 Regio ontsluitende wegen (ROW)

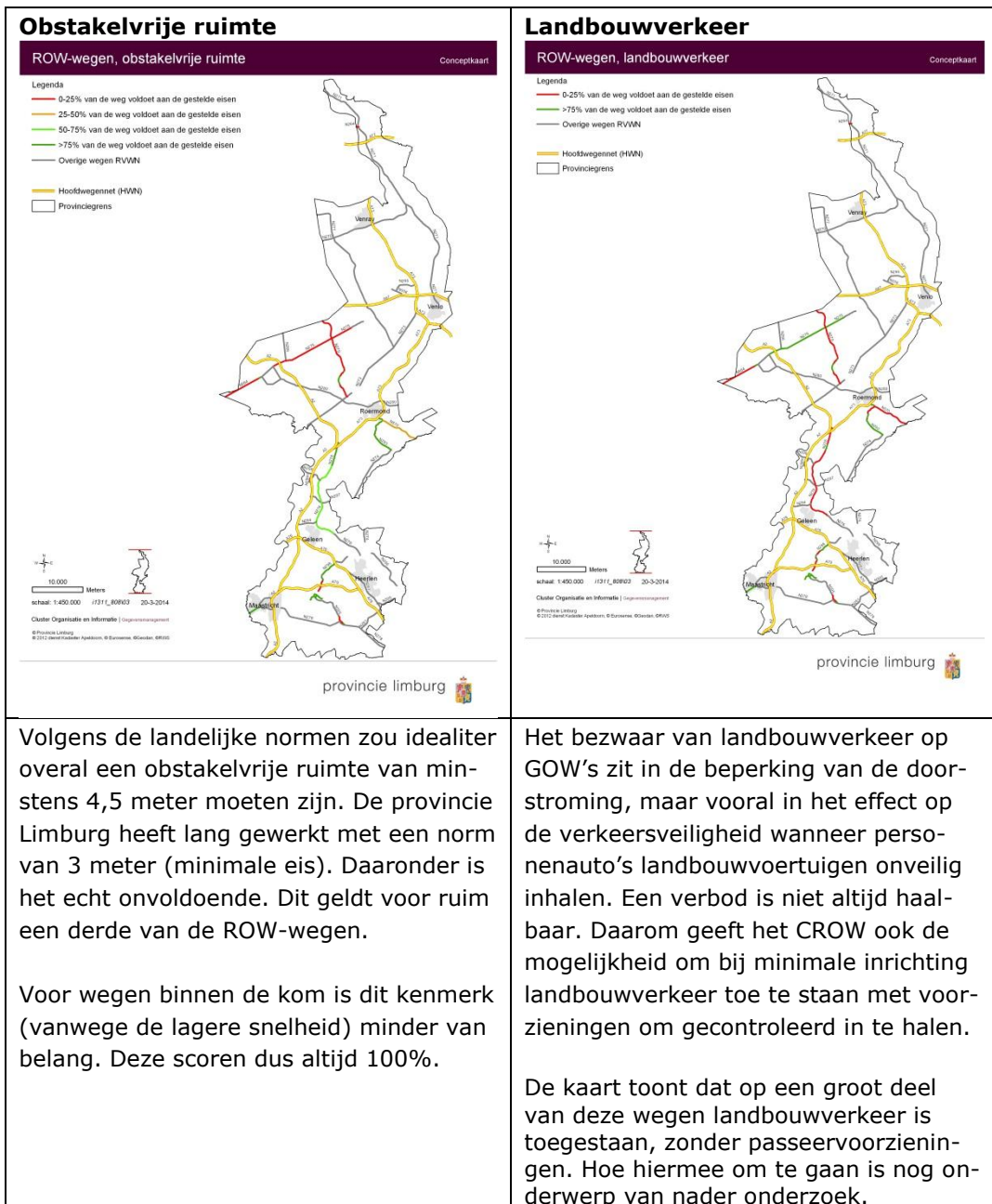
In deze paragraaf behandelen we de wegen die volgens de netwerkvisie 'regio ontsluitend' zijn. Ook in deze paragraaf komen zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom aan de orde. De wegen in deze categorie zijn getoetst tegen de minimale eisen voor een GOW die zijn vastgesteld in hoofdstuk 4.

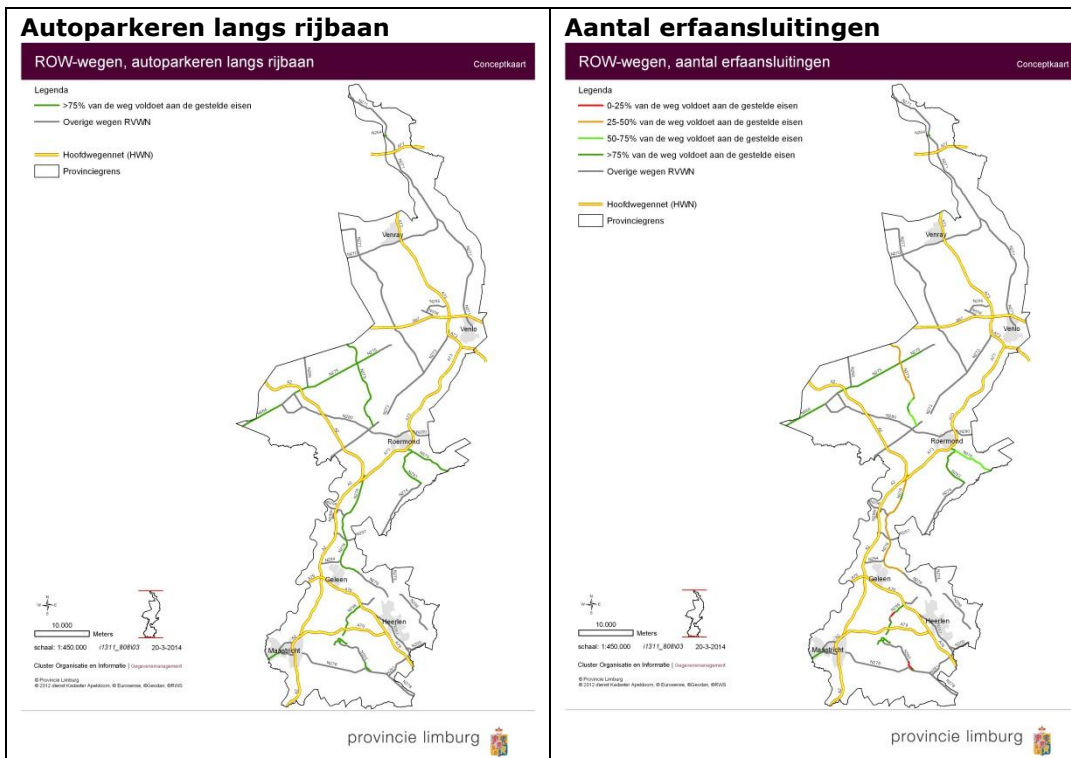
Er zijn een paar stukken van wegvakken die in deze paragraaf horen, maar niet zijn meegenomen in de beoordeling, omdat ze grijs zijn (zie kaart grijze wegen):

- Stukken van de N279 Horn-Helmond
- Stukken van de N298 Valkenburg-Nuth-Heerlen
- Stukken van de N595 Valkenburg-Witterm

5.4.1 Belangrijkste basiseisen

| Breedte ROW-wegen, breedte Conceptkaart Legenda   schaal: 1:450.000 / /131/_/80803 20-3-2014 Cluster Organisatie en Informatie \| Organisatiebeleid © Provincie Limburg © 2012 Delta Institute Openbaar vervoer, © Gemeente, © Gemeente, © Gemeente | Rijbaanscheiding ROW-wegen, rijbaanscheiding Conceptkaart Legenda   schaal: 1:450.000 / /131/_/80803 20-3-2014 Cluster Organisatie en Informatie \| Organisatiebeleid © Provincie Limburg © 2012 Delta Institute Openbaar vervoer, © Gemeente, © Gemeente, © Gemeente |
|---|--|
| <p>De verhardingsbreedte is geïnventariseerd als de afstand tussen beide wegranden, inclusief de belijning en eventuele mid-denscheiding. Als die afstand onder de 650 cm ligt, is de weg grijs en komt deze hier niet voor. Van de regio ontsluitende wegen voldoet het grootste deel aan de minimale (getoetste) breedte. De wegvakken waarvoor dat nog niet geldt, zijn meestal stukken buiten de kom van wegen die ook deels binnen de bebouwde kom lopen.</p> | <p>De ideale vorm van dit kenmerk is een fysieke rijbaanscheiding. Minimaal is een dubbele (bubeko) of enkele (bibeko) doorgetrokken asmarkering.</p> <p>In deze categorie wegen vinden we er nog veel die niet aan de minimale eis voldoen.</p> <p>Overigens valt op dat vrijwel alle wegen onderweg verschillende vormen van rijbaanscheiding hebben.</p> |





Parkeren direct langs de rijbaan past niet bij het karakter van een GOW. Dit komt in Limburg zelden voor.

Ook erfaansluitingen passen niet bij een gebiedsontsluitingsweg. Vooral omdat deze per definitie zorgen voor 'uitwisseling'; oversteekbewegingen, afremmend en optrekkend verkeer etc. Kortom, alleen wegen met 'weinig tot geen' erfaansluitingen voldoen aan de norm.

Bij minimale vormgeving mogen binnen de kom wel erfaansluitingen aanwezig zijn. Het beeld is overall dus positief.

Draagkrachtige berm

Dit kenmerk is vooral van belang om te zorgen dat bij calamiteiten een auto naast de weg kan staan. Mede door de bodemgesteldheid is dat bijna nergens in Limburg een probleem.

Een kaart is hier niet nodig; deze zou volledig groen zijn.

Fietsers op de rijbaan

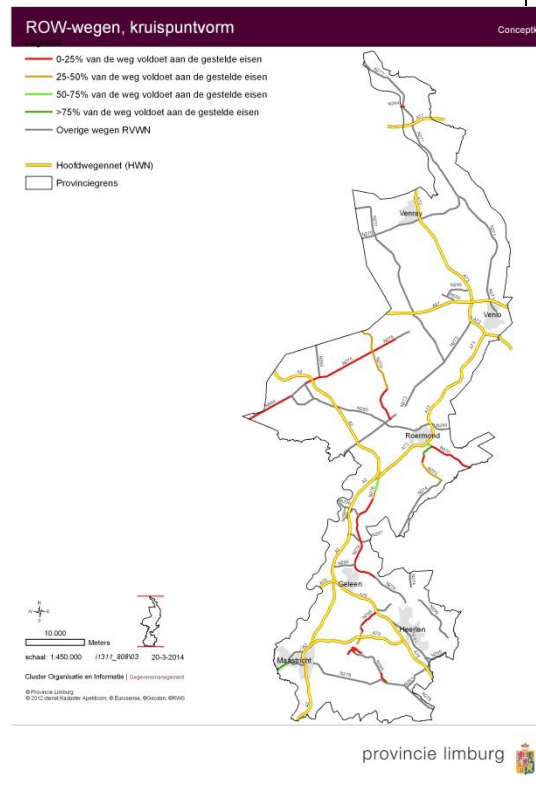
Het komt buiten de bebouwde kom niet voor dat er fietsers gebruik moeten maken van de rijbaan. Ofwel er zijn vrijliggende fietspaden, ofwel er is een fietsverbod op het RVWN en een alternatief voor fietsers.

Een kaart is hier niet nodig; deze zou volledig groen zijn.

Kruispuntvorm

Een belangrijk aspect van de kwaliteit van een weg zijn de kruisingen. Ongeacht de uitvoering is elke kruising een onderbreking van de doorstroming en een kans op conflicten. Vandaar dat per wegvak de 'kruisingsdichtheid' (het aantal kruisingen per kilometer) is geïnventariseerd. Hiervoor zijn echter geen meetbare eisen vastgesteld en het is ook vaak erg lastig om in een bestaande situatie de kruisingsdichtheid te veranderen. In de basiseisen is wel opgenomen dat een kruising op een GOW idealiter is uitgevoerd als rotonde en minimaal als VRI.

Voor het toekennen van een score aan een weg op basis van de vormgeving van de kruispunten is gekeken naar de lengte van de wegvakken met een kruising die niet aan de eisen voldoet. Een weg met veel kruisingen scoort slecht, tenzij die kruisingen zijn vormgegeven als rotonde (ideaal).



5.4.2 Overige basiseisen

Buiten de belangrijkste kenmerken, hetgeen allemaal 'lengtekenmerken' zijn, zijn er nog diverse eisen waar een lokaal probleem mee kan ontstaan. Deze zijn ook geïnventariseerd. We geven een overzicht van de eisen en eindigen met de gevonden knelpunten in de wegen van de BRVW-categorie.

Oversteken langzaam verkeer

Buiten de bebouwde kom zijn er volgens de eis uit CROW 315, ook in het minimale geval, nooit gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer op de wegvakken aanwezig. Binnen de kom mag dat wel, mits vormgegeven conform de normen.

Verticaal alignement

Het alignement van de weg moet voldoen aan een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Diverse knelpunten (kunstwerken, hellingen in het landschap) kunnen daarbij optreden. In deze categorie zijn enkele knelpunten aangetroffen.

Boogstralen, drempels etc.

Ook hier geldt dat moet worden voldaan aan een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Bij de inventarisatie zijn diverse punten aan het licht gekomen waar een probleem is met (te krappe) boogstralen.

Beperkingen hoogte, breedte, aslast

Een GOW moet vanuit zijn functie in het netwerk voor alle voertuigen toegankelijk zijn. Er zijn echter enkele beperkingen van dit soort aangetroffen. De grens voor een hoogtebeperking is daarbij gesteld op 4 meter doorrijhoogte.

Vrachtverkeerverbod

Zoals gezegd moet het RVWN toegankelijk zijn voor vrachtverkeer. Bij een eventueel verbod zou een wegvak daarom niet aan de eisen voldoen. Dit komt echter niet voor in de hier behandelde wegvakken.

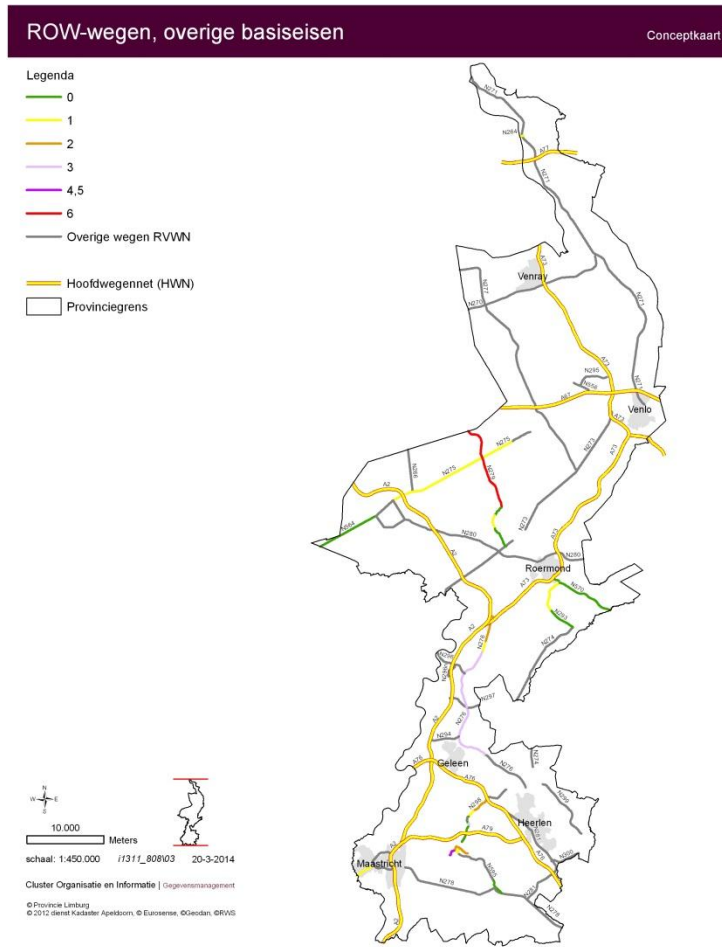
Gevaarlijke stoffen verbod

Provincies en gemeenten stellen een 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' vast. Dit houdt in dat de provincie dient te besluiten over het vrijgeven van provinciale wegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij horen keuzes over routing, ontheffingenregime en omleidingsroutes. In het proces om te komen tot deze nota is geen aanvullende vereiste voor het wegontwerp naar voren gekomen. Met andere woorden: als een weg voldoet aan de geformuleerde eisen, is deze in principe ook geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de inventarisatie is gecheckt of er wegen, behorend tot het RVWN zijn, waar desondanks een verbod is op het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de hier behandelde wegvakken komt dat niet voor.

Bushaltes (op rijbaan en/of voor kruisingen)

Volgens de landelijke basiseisen zijn er op GOW's geen bushaltes op de rijbaan. Daarbij heeft de provincie de eis dat een bushalte ná de kruising gesitueerd wordt. Er zijn in deze categorie enkele knelpunten aangetroffen.

Overzichtskaat van BRVW-wegen en hun knelpunten:



provincie limburg 

5.4.3 Totaaltabel

| ROW (getoetst tegen minimale eisen) | breedte | wegas | obs.vrij | landbouw | parkeren | erfaansl. | berm | fietzers | kruisingen | overig |
|---------------------------------------|---------|-------|----------|----------|----------|-----------|------|----------|------------|--------|
| Maastricht-Tongerseweg(N278) | | | | | | | | | | |
| N264 Uden – Gennepe 1/1 | | | | | | | | | | |
| N275 Venlo – Weert 3/3 | | | | | | | | | | |
| N276 Brunssum – St. Joost 3/5 | | | | | | | | | | |
| N276 Brunssum – St. Joost 4/5 | | | | | | | | | | |
| N276 Brunssum – St. Joost 5/5 | | | | | | | | | | |
| N279 Horn – Helmond 1/5 | | | | | | | | | | |
| N279 Horn – Helmond 2/5 | | | | | | | | | | |
| N279 Horn – Helmond 3/5 | | | | | | | | | | |
| N279 Horn – Helmond 4/5 | | | | | | | | | | |
| N279 Horn – Helmond 5/5 | | | | | | | | | | |
| N293 Roermond - Posterholt 1/5 | | | | | | | | | | |
| N293 Roermond - Posterholt 2/5 | | | | | | | | | | |
| N293 Roermond - Posterholt 3/5 | | | | | | | | | | |
| N293 Roermond - Posterholt 4/5 | | | | | | | | | | |
| N293 Roermond - Posterholt 5/5 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 1/10 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 2/10 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 3/10 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 4/10 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 6/10 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 7/10 | | | | | | | | | | |
| N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen 8/10 | | | | | | | | | | |
| N564 Weert – Lozen 1/2 | | | | | | | | | | |
| N564 Weert – Lozen 2/2 | | | | | | | | | | |
| N570 Roermond - Rothenbach 1/3 | | | | | | | | | | |
| N570 Roermond - Rothenbach 2/3 | | | | | | | | | | |
| N570 Roermond - Rothenbach 3/3 | | | | | | | | | | |
| N595 Valkenburg – Wittem 3/4 | | | | | | | | | | |
| N595 Valkenburg – Wittem 4/4 | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Berkelplein | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Burg Henssingel | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Cauberg | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Neerhem | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Oosterweg | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Oud Valkenburgerweg | | | | | | | | | | |
| Valkenburg-Wilhelminalaan | | | | | | | | | | |

De grijze kolommen geven de eisen aan die alleen gelden voor de wegen buiten de bebouwde kom. Van de andere eisen kan de invulling binnen en buiten de bebouwde kom nog verschillend zijn.

5.5 Totaaloverzicht wegen

Alles samen beziend, zijn de wegen van de provincie in drie groepen in te delen. De eerste groep voldoet al redelijk tot goed aan de combinatie van de gestelde eisen, al zijn er diverse kenmerken waarop nog verbetering gewenst is:

| categorie | weg |
|-----------|------------------------------|
| SROW-RVW | N281 Nijswiller – Hoensbroek |
| SROW-RVW | N273 Ittervoort- Venlo |
| ROW | N293 Roermond – Posterholt |
| ROW | N570 Roermond – Rothenbach |
| BRVW | N297 Born – Millen |
| BRVW | N294 Sittard – Urmond |
| SROW-RVW | N266 Nederweert – Helmond |
| SROW-RVW | N270 Eindhoven – Well |

De middenmoot bestaat uit de volgende wegen. Deze voldoen ongeveer 'half' aan de voor hen gestelde norm:

| categorie | weg |
|-----------|----------------------------------|
| SROW-RVW | N278 Maastricht – Vaals |
| ROW | N298 Valkenburg – Nuth – Heerlen |
| SROW-RVW | N271 Venlo – Nijmegen |
| SROW-RVW | N296 Susteren – Maaseik |
| BRVW | N299 Brunssum – Kerkrade |
| SROW-RVW | N277 Zeeland – Kessel |
| SROW-RVW | N556 Venlo – Horst |
| SROW-RVW | N275 Venlo – Weert |
| ROW | N279 Horn – Helmond |

Tenslotte de derde groep. Hier is nog de meeste verbetering te halen, vaak doordat één wegvak echt volledig onvoldoende is:

| categorie | weg |
|-----------|----------------------------|
| BRVW | N280 Weert – Roermond |
| ROW | N564 Weert – Lozen |
| BRVW | N274 Brunssum – Posterholt |
| BRVW | N300 De Beitel – Kerkrade |
| BRVW | N276 Brunssum – St. Joost |
| ROW | N595 Valkenburg – Wittem |
| ROW | N264 Uden – Gennepe |

Deze lijst is gemaakt door de ongewogen scores op de verschillende kenmerken bij elkaar op te tellen. Dit geeft dus niet meer dan een grove indicatie. Van belang is ook dat de BRVW-wegen strenger getoetst zijn en dus 'beter' moeten zijn voor eenzelfde score.

6. Prioritering

6.1 Prioritering: Invalshoeken

Voor het bepalen in welke volgorde de wegvakken worden aangepakt, zijn diverse invalshoeken mogelijk. De ambitie is dat alle wegen in 2045 voldoen aan de vastgestelde eisen. De mate van afwijking van die eisen, zoals geïnventariseerd in hoofdstuk 5, is daarmee een eerste voor de hand liggende invalshoek. Dit geeft een indicatie over de **verkeersveiligheid** én de **doorstroming** op het RVWN. Uiteraard komt bij een prioritering op deze invalshoek de weg met de grootste afwijkingen (de ernstigste problemen) het eerst aan de orde.

Een andere invalshoek is de intensiteit op de betreffende weg. Een weg met grote afwijkingen van de norm hoeft geen ernstig probleem te vormen als deze maar weinig gebruikt wordt. De intensiteit oftewel het **belang** van een weg hoort daarom ook mee te wegen in de prioritering van de aanpak. Simpel gesteld: op een drukke weg met afwijkingen van de norm is meer winst te halen dan op een rustige weg met dezelfde afwijkingen. De drukkere weg is dus 'slechter'. Om toch onderscheid te maken in het belang van een weg gebruiken we de vierdeling van de functie van de weg in het RVWN:

- bovenregionaal verbindende wegen – regionaal verkeer over middel-lange afstand
- stadsregionaal ontsluitende wegen – verbinding van stadsregio's met het (boven)regionale (hoofd)wegennet
- regionaal verbindende wegen – verbinding tussen kernen onderling en kernen en hoofdwegennet
- regionaal ontsluitende wegen – primair gebiedsontsluitend; veel minder een verbindende functie

Een derde invalshoek is de **planning** van het onderhoud. De horizon voor deze nota is 30 jaar, dit is de periode waarin elke weg in principe een keer aan de beurt is voor groot onderhoud. Het efficiëntst is (vanuit deze invalshoek) om de wegen op volgorde van 'afschrijving' aan te pakken. De wegen die bijna afgeschreven zijn het eerst, de wegen die net nog aangepakt zijn het laatst. Vanwege de mate waarin aan de eisen voldaan wordt, kan een weg naar voren of naar achteren schuiven in de planning. Dat heeft gevolgen voor het budget. Een weg aanpakken vóóordat deze is afgeschreven, betekent dat afschrijving en budget naar voren gehaald en versneld moeten worden. Een weg langer laten liggen, kost geld voor noodreparaties en extra onderhoud.

Ten slotte, een vierde logische invalshoek zijn '**kosten**'. Deze is echter expres niet gevuld. Die kosten zijn namelijk afgeleid van de drie andere invalshoeken. Ten eerste: een grotere afwijking van de eisen geeft in het algemeen hogere kosten. Ten tweede: aan een weg met meer belang stellen we hogere eisen en dit geeft in het algemeen hogere kosten. Ten derde: een grotere verschuiving in de 'normale' planning geeft hogere kosten. Het voegt

derhalve weinig tot geen informatie toe om 'kosten' als een aparte, vierde invalshoek te beschouwen. Daarbij is het zo dat de waardering afhangt van meer politiek getinte beslissingen: Is het wenselijk om wegen die heel slecht scoren eerst snel aan de minimale eisen te laten voldoen, of is het beter om er een paar te kiezen en die ideaal vorm te geven? Is het de moeite om een weg die een paar decimeter te smal is dat kleine beetje te verbreden, of passen we liever de belijning op alle andere wegen aan? Kortom, er is niet zomaar een lijst te maken van alle maatregelen of alle wegen in volgorde van kosten. Het bepalen van de kosten is een iteratief proces tussen planning, ambitie, budget en politieke besluitvorming.

Overigens komen bij afwegingen vanuit verkeersveiligheid de **grijze wegen** bovenaan. Dat zijn immers de wegen met de grootste problemen, waar (dus) de meeste winst te behalen is. Het feit dat dit tegelijk de moeilijkste wegen zijn, is reden te meer om die eerst te bezien.

Deze grijze wegen vereisen maatwerk. Over kosten en planning is derhalve al helemaal weinig te zeggen. Er moet een keuze gemaakt worden bij deze wegen. Ofwel we passen de weg binnen de mogelijkheden aan en accepteren dat dit onderdeel van het RVWN nooit helemaal conform de eisen van het CROW kan worden ingericht, ofwel we schrappen op termijn de betreffende weg uit het RVWN. In het laatste geval zullen we de weg eventueel moeten vervangen deze door een nieuw aan te leggen (rond)weg.

6.2 Prioritering: Politieke afweging

Als twee aanpassingen (aan verschillende wegen) eenzelfde effect hebben op bovenstaande punten, is er geen reden om de goedkoopste eerst te doen. De mogelijke goedkope oplossingen zijn te beschouwen als **quick wins**. Een dergelijk onderscheid nu al aanbrengen, voert echter te ver. De inschatting van de prijs van een maatregel hoort thuis op het operationele niveau.

Afgezien van de kosten, dient ook nog rekening gehouden te worden met:

Maatschappelijke haalbaarheid: Waar is het meeste draagvlak voor? Een onomstreden maatregel is makkelijker en sneller te implementeren en daardoor ook goedkoper in de proceskosten. Bovendien zijn er maatregelen die weliswaar technisch mogelijk zijn, maar overduidelijk ongewenst vanwege hoge kosten (ondertunneling van hele wegen) of aantasting van cultureel-historische monumenten.

Werk-met-werk: Welke wegen staan er al gepland om aan te pakken? Dat hoeft niet per se in het kader van verkeersveiligheid te zijn, maar kan ook gebeuren voor werk aan bijvoorbeeld kabels en leidingen. Als door slim te combineren kan worden gezorgd dat een weg maar één keer opgebroken en aangelegd hoeft te worden, scheelt dat erg in de kosten en de maatschappelijke acceptatie.

Beschikbaar budget: Uiteraard is allereerst van belang hoeveel budget er überhaupt beschikbaar is. Dit hangt samen met de ernst van de problematiek, maar is bij uitstek ook een keuze die politiek gemaakt zal moeten worden. Vaststelling van de jaarlijkse begroting is hierbij het moment voor het bestuur om gewenste prioritering aan te geven, dan wel bij te stellen.

Op dit moment is onze redenering als volgt:

- 1) We gaan er vanuit dat er voldoende budget is om elke weg eens in de dertig jaar volledig te herstructureren. Daarmee is (buiten de grijze wegen) de ambitie om over 30 jaar aan de eisen te voldoen, sowieso haalbaar.
- 2) Wij zien geen reden om acuut nader te prioriteren. Die urgentie zou moeten komen vanuit verkeersveiligheid (ergens gebeuren onaanvaardbaar veel ongevallen) of verkeersmanagement (ergens stopt de doorstroming volledig). Er zijn geen aanwijzingen dat een weg op een van deze indicatoren onaanvaardbaar veel slechter scoort dan de overige wegen.

Uit het PVVP: *Bij het RVWN zijn er geen wegen waarbij sprake is van overbelasting over (nagenoeg) het gehele traject. Wel is op een aantal RVWN-deeltrajecten sprake van een kritische verkeersbelasting, namelijk op (delen van) de N280, de N281 en de N276.*

Voor deze knelpunten zijn oplossingen in de maak (zie PVVP). Op dezelfde manier kunnen in de komende jaren andere wegen of knelpunten aan de orde komen. Van belang is dan om binnen die projecten te (blijven) voldoen aan de basiseisen. In hoofdstuk 7 beschrijven we de daarvoor te volgen processtappen.

- 3) Vooral nog is er geen extra budget gereserveerd om wegen naar voren te halen in de planning.

Er is derhalve geen aanleiding om op dit moment uitgebreider in te gaan op de exacte prioritering van de wegen.

7. Procesmanagement

De nieuwe nota RVWN is een eerste stap op weg naar provincie breed integraal weg-beheer. Met het vaststellen van de nota is ook effectuering van de beleidsambitie van belang. De daarmee samenhangende processen worden hierna nader beschreven.

In de 1e nota RVWN (en het bovenliggend PMP) zijn programmatische aanzetten gedaan om het destijds verwoorde beleid te effectueren. Deze nieuwe nota richt zich in hoofdzaak op het netwerk 'an sich' (categorisering) en de inrichting van de tot het netwerk behorende wegen (basiskenmerken wegontwerp). Voor de nieuwe nota RVWN geldt het Meerjaren Infrastructuur Programma als programmering voor de effectuering van de beoogde beleidsdoelstellingen. De voor de infrastructuur van toepassing zijnde gerealiseerde beleidsdoelstellingen van weleer worden als vertrekpunt meegenomen. Hierbij een overzicht van de grote infrastructurele wijzigingen in het netwerk RVWN'97 versus heden:

- Bottleneck Infrastructuur
 - aanleg N297n, achterlandverbinding A2 (Born) – B56neu (BAB46 Düsseldorf)
 - reconstructie N296 Maaseik – Susteren (MoMaRo)
 - aanleg N296b, nieuwe aansluiting A2 Roosteren
 - reconstructie N276-N294, OGK Sittard-west
- Via Limburg
 - Aanleg A73-zuid, Maasbracht – Venlo
 - Aanleg A74, achterlandverbinding Venlo – BAB61 (Mönchengladbach)
 - Aanleg N280-oost, achterlandverbinding A73 (Roermond) – BAB52 (MG)
 - Aanleg Oosttangent Roermond, completeren RVWN (N293 en N570)
 - Reconstructie N273, omleiding Haelen (van bibeko naar bubeko)
 - Kommaatregelen N273 Neer en Baarlo
 - RWS-pilot passeerhavens landbouwverkeer RW273 (nu N273)
- Green Port Lane
 - Aanleg GPL Venlo (Floriade), schakel A67 – A73-noord
- A2 midden Limburg
 - Aanleg spitsstroken A2 Kerensheide – Het Vonderen (2x3 in 2018)
 - Aanleg fly-over Keensheide, schakel A2 – A76

Grote infrastructurele wijzigingen in voorbereiding (uitvoering '14 – '18):

- Buitenring Parkstad Limburg (BPL)
 - Aanleg/reconstructie 2x2-ringweg Heerlen-Landgraaf-Kerkrade, completeren RVWN (N298-N299-N300)
 - Reconstructie aansluiting Nuth, schakel BPL – A76 – N298
- N280-west
 - Reconstructie N280 Weert – Roermond, schakel A2 – A73

7.1 Ambitie en realisatie: Kwaliteit, planning, kosten

We begonnen bij de beleidsambitie (hoofdstuk 1). Vlot, veilig, betrouwbaar. Deze ambitie wordt vormgegeven door de inrichting van de wegen te laten voldoen aan een aantal basiseisen. Deze zijn grotendeels gebaseerd op Duurzaam Veilig en CROW-publicatie 315. Ze werden nog aangevuld door eisen vanuit andere beleidsterreinen en –nota’s.

Op het hoogste abstractieniveau (‘vlot’ en ‘veilig’) zijn er geen acute knelpunten. Dat wil zeggen: Op het RVWN voldoet de Intensiteit/Capaciteit-verhouding bijna overal, en waar dat niet zo is, zijn al plannen in de maak én er zijn geen als zodanig aangegeven verkeersveiligheidsblackspots. Er is derhalve geen aanleiding om nu direct een of meerdere knelpunten in planning naar voren te schuiven.

Dat neemt niet weg dat er nog veel moet gebeuren voordat alle wegen voldoen aan alle gestelde basiseisen. Dat is het doel voor de komende 30 jaar. 30 Jaar omdat in die periode alle wegen tenminste één keer aan de beurt zijn voor groot onderhoud. Zonder dus wegen naar voren te schuiven en/of extra budget te reserveren (waar nu geen aanleiding voor is, zoals we net schreven), kunnen in dertig jaar alle wegen voldoen aan de nu gestelde eisen. Dat gebeurt door bij reconstructies deze eisen in het ontwerp op te nemen. Ook bij eventuele tussentijdse kleine aanpassingen moet altijd toegewerkt worden naar een verbetering van de inrichting ten opzichte van de eisen.

7.2 De nota als sturingskader

Het PVVP is strategisch beleid en heeft een juridische status (Planwet Verkeer en Vervoer). De nota RVWN is daarvan een uitwerking c.q. doorvertaling (bevindt zich dus op tactisch niveau). De nota RVWN is kaderstellend voor het operationele niveau: inrichting wegen, beheer en onderhoud en onderlinge afstemming daarover.

In de hoofdstukken 1 t/m 5 is het kader aangegeven: Welke wegen behoren tot het RVWN, hoe moeten die eruit zien en wat zijn daarbij de knelpunten? Hoofdstuk 6 geeft aan hoe geprioriteerd kan worden cq op basis waarvan geprioriteerd kan worden. Dit hoofdstuk 7 gaat over ‘hoe’ het moet gebeuren. Wat hierbij van het grootste belang is, is een integrale afweging. In het bepalen welke oplossingen uitgevoerd worden, moeten de gevolgen van die oplossing buiten het RVWN integraal worden meegenomen. Buiten het RVWN wil zeggen: de gevolgen op het hoofdwegennet en (vooral) het onderliggend wegennet, maar ook de gevolgen op andere beleidsterreinen dan verkeer.

Overigens is het ook mogelijk dat andere partijen een project op het RVWN initiëren. Ook in dat geval geldt deze nota als sturingskader en moet dat project voldoen aan de hier gestelde eisen (werken derden).

In de praktijk betekent dat dat bij de planning van werkzaamheden op wegen van het RVWN altijd de volgende vraag moet worden beantwoord:

Hebben de werkzaamheden gevolgen voor de inrichting van de weg?

Als dat het geval is, moet de nieuwe inrichting voldoen aan:

- CROW 315 en 330 (Basiskenmerken en Handboek Wegontwerp, gebieds-ontsluitingswegen)
- Vigerende mobiliteitsbeleidsplannen voor:
 - Landbouwverkeer
 - Fiets
 - Openbaar Vervoer
 - Verkeersmanagement
 - Transport en Logistiek
- Raakvlakken met overig beleid;
 - Economie
 - Milieu
 - Natuur
 - Ruimtelijke Ordening
 - Gebieds-/strategische visies
 - Coalitieakkoord
 - Internationalisering

In de integrale afstemming (volgende paragraaf) komen deze eisen aan de orde. Door het gebruik van deze nota RVWN/dit sturingskader wordt voorkómen dat in de uitvoering van projecten de beleidsambities teniet kunnen worden gedaan.

7.3 Afstemming per traject

Ruim van tevoren is bekend en wordt breed gecommuniceerd dat een weg aangepakt zal gaan worden. Het uitgangspunt is dan ook een aanpassing van het gehele traject, niet alleen van enkele losse knelpunten. In principe gaat dit volgens de planning van het onderhoud (MIP), aangevuld met de overwegingen uit het vorige hoofdstuk. Het doel is om te zorgen dat een weg na de aanpak voor de komende 30 jaar maximaal voldoet aan alle nu vastgestelde beleidsuitgangspunten. In de komende 30 jaar zal de weg dus in principe blijven zoals hij na de volgende aanpak is geworden. Er is immers geen reden om de weg opnieuw aan te pakken.

Om dit "in één keer goed" te realiseren, vereist een brede consultatieronde met - afhankelijk van het traject - de volgende partijen:

- intern provincie: tussen beleid en beheer
- andere wegbeheerders binnen Limburg
- met andere provincies
- met België en Duitsland

Dit is bijvoorbeeld van belang bij het verbeteren van de knelpunten met landbouwverkeer. Het is vanuit het RVWN geredeneerd het eenvoudigst om landbouwverkeer te verbieden. Dat zal echter ongewenste effecten hebben op het onderliggend wegennet, waar het landbouwverkeer soms negatievere gevolgen zal hebben. De oplossing moet dan ook gevonden worden in een integrale afweging met álle betrokkenen.

Hiernaast is er afstemming vereist met andere beleidsterreinen, zoals met name Milieu en Economie. Tenslotte moet er per traject een maatschappelijke consultatie plaatsvinden. De lijst met maatschappelijke organisaties uit hoofdstuk 2 geeft daarbij houvast.

Het voordeel van het betrekken van ook andere beleidsterreinen, is dat er mogelijk budget gekoppeld kan worden en 'werk met werk' kan worden gemaakt. Dit scheelt geld, maar ook overlast, omdat een weg maar één keer opgebroken hoeft te worden. In de uitvoeringsplanning vereist dit wel een goede afstemming.

7.4 Planning en budget

Vanuit verkeer loopt de aanpak van het RVWN mee in de reguliere planning van het MIP. Elk jaar wordt een nieuw MIP gemaakt, voor de komende twee jaar, met een doorkijk voor de twee jaar daarna. Dit MIP is feitelijk de begroting voor de werkzaamheden, en daarmee ook het moment dat de politiek zich kan uitspreken voor een aanpassing van de inspanningen.

Extra budget kan zorgen voor een versnelling, waardoor we eerder dan over 30 jaar kunnen voldoen aan de eisen. Andersom geredeneerd: Voor een versnelling is extra budget nodig. Of dit wenselijk is, hangt af van de ernst van de problemen. Zoals eerder aangegeven is er op dit moment geen directe aanleiding om de zaak te versnellen en extra budget vrij te maken. In de MIP-cyclus kan dit uitgangspunt jaarlijks opnieuw worden gezien.

7.5 Overdracht & overname

Om het beleid gestructureerd te kunnen effectueren is het aanbevelenswaardig om 'eigenaar' te zijn van die aspecten waar beleid over gevoerd wordt, in casu het RVWN! In theorie betekent dit dat RWS beleid voert over de snelwegen, de provincie over de RVWN-wegen en de gemeenten over de overige gebiedsontsluitings- en erf-toegangswegen. De snelwegen zijn in beheer en onderhoud van Rijkswaterstaat, van provinciewege is hier sprake van lobby en medebewind. De grote veranderingen zitten op het vlak van N-wegen die geen onderdeel meer uitmaken van het RVWN en op de singelringen van Maastricht, Weert en Venlo. Als uitwerking van de nota RVWN dient een operationele nota 'overdracht en overname' opgesteld te worden. In deze nota zal vanuit provinciaal wegbeheer aangegeven worden hoe omgegaan wordt met de beheer verantwoordelijkheden (onderhoud, veiligheid, leefbaarheid, etc.). Ook zal worden aangegeven hoe dit in de tijd zijn beloop zal krijgen (stip op de horizon is 2045, overdrachtsregimes vanaf 2020 te implementeren). En tot slot aandacht voor financiële consequenties (wat als 'geen' overdracht plaatsvindt, wat als aanvullende eisen m.b.t. overdracht gesteld worden, wat te doen met geprogrammeerde projecten vanuit huidig MIP, werkwijze samenstelling/opstelling MIP vanaf 2015).

7.6 Monitoring en evaluatie

Deze nota heeft op lange termijn alleen waarde als de acties en gegevens worden bijgehouden. Dat betekent in de praktijk het volgende:

- Actueel houden van het databestand

Er is een investering gedaan om alle data over alle wegen te verzamelen. Het zou zonde zijn om dat over een paar jaar weer te moeten doen. Het voorstel is om een verantwoordelijke aan te wijzen om het data-bestand up-to-date te houden en waar nodig aan te vullen. Daarmee kan in de toekomst desgewenst een beleidswijziging op recente gegevens worden gebaseerd én er kan goed worden gekeken of de uitvoering van het nu vastgestelde beleid volgens plan verloopt.

- (Twee)jaarlijkse voortgangsrapportage

Aan het begin van het jaar is er een uitvoeringsplanning, aan het eind van het jaar zijn wegen aangepast en is dat in de data te zien. Door deze evaluatie te koppelen aan de cyclus van het MIP en ook van de algemene PVVP-systematiek voor monitoring en evaluatie, kan goed bijgehouden worden of en hoeveel de scores van de wegen omhoog gaan.

- Evaluatie

Na een aantal jaren is de voortgang per jaar met elkaar te vergelijken. Dan kan er ook bepaald worden om het budget aan te passen als de planning anders niet, of juist ruim gehaald wordt. Ook hier wordt de algemene PVVP-systematiek voor (jaarlijkse) monitoring en twee- en vierjaarlijkse evaluatie gevolgd; zie hieronder.

Deze cyclus wordt ook gekoppeld aan de cyclus van het MIP.

Beleidsmonitoring cluster Mobiliteit

Aldus wordt ook voor het PVVP-onderdeel RVWN en een bijbehorend Uitvoeringsprogramma – als onderdeel van een integraal programmabeheer – aan beleidsmonitoring gedaan.

Via beleidsmonitoring kunnen de doeltreffendheid (effectiviteit) en doelmatigheid (efficiency) worden bijgehouden. Waar relevant dan wel uitvoerbaar zal dit gebeuren op het niveau van individuele projecten én gecumuleerd tot op het niveau van het totale beleid/programmamakader. Via hanteerbare meetbare indicatoren kan zo een tijdige en periodieke monitoring van de uitvoering van het beoogde beleid worden bijgehouden. Ook kan aldus in partnerschap met relevante stakeholders eventueel worden overwogen tot tussentijdse inhoudelijke, financiële en / of procedurele aanpassingen van beleid en /of uitvoeringprogramma.

Er is zowel tussentijdse evaluatie (tweejaarlijks) als een eindevaluatie (verkiezingsjaar, laatste PS-vergadering voor verkiezingen) voorzien.

Programmabeheer

Voor de realisatie van de actielijnen is een integraal beheer van de beleidsnota RVWN en een bijbehorend Uitvoeringsprogramma gewenst. Integraal beheer wil hier zeggen dat continu en pro-actief de vinger aan de pols moet worden gehouden in hoeverre tijdig en voortvarend uitvoering wordt gegeven aan dit beleidsplan en een bijbehorend uitvoeringsprogramma.

De belangrijkste beheerstaken die kunnen worden verwacht staan hieronder. In samenspraak met alle relevante in- én externe stakeholders zal ook hier in partnerschap verder worden uitgewerkt wie hoe wanneer aan de lat staat voor:

Overall regie van de uitvoering van beleidskader en bijbehorend uitvoeringsprogramma

De provincie Limburg kan vanuit het cluster Mobiliteit indien ook gewenst door (en altijd in afstemming met de betreffende stakeholders) de globale overall regie voeren aangaande de gewenste tijdige, doeltreffende en doelmatige programma uitvoering.

Nadrukkelijk geldt echter dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle stakeholders is dat de uitvoering op alle fronten succesvol verloopt. Hieronder staan daarnaast nog andere insteken vanuit een integraal programmabeheer.

In samenspraak met de stakeholders zal tevens duidelijk worden / zijn of het gewenst is dat er een afzonderlijke organisatorische Limburgbrede beheersstructuur (bijv. aparte stuurgroep) komt voor het RVWN, danwel dat het programmabeheer primair via het benutten van de bestaande gremia (RMO's bijv.) gaat.

Toch zal ook bij zo'n regionale beheerstructuur desgewenst sprake kunnen blijven van een integrale overall regie binnen / vanuit de provincie ten einde het Limburgbrede verloop van de programma uitvoering te "bewaken".

Bewaking inzetbaarheid co-financieringen voor uitvoering van het beleidskader en bijbehorend uitvoeringsprogramma

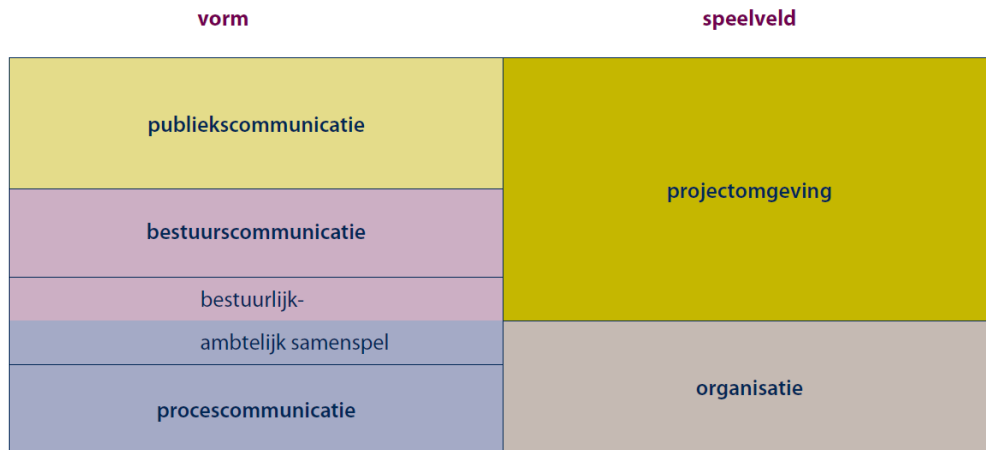
Wat betreft de eventueel inzetbare publieke middelen vanuit budgetten van de EU, rijk, provincie, gemeenten, etc. dan wel privaat vanuit de markt is zeker in de huidige tijd extra alertheid nodig. Dit zowel voorafgaand bij de opstart van beleid / uitvoering, als wel tussentijds ten tijde van de uitvoering. Ditzelfde geldt ook op individueel projectniveau.

7.7 Communicatie

Communiceren is een vak apart. Het verdient aanbeveling om voor alle beleidsthema's een communicatiebeleidsplan te gaan hanteren. Het CBP bevat de (communicatie)doelen, de kernboodschappen, de doelgroepen, de communicatie-activiteiten en middelen, de organisatie van de communicatie, de planning en het budget.

In het CBP en de inherente communicatieprogramma's is aandacht voor verschillende vormen van communicatie, te weten:

- publiekscommunicatie
- bestuurscommunicatie
- procescommunicatie



Communicatie is een verzamelbegrip. Ook met betrekking tot het RVWN-beleid bestaat een brede verzameling van brieven, mails, telefoongesprekken, besluiten, procedures, mediapublicaties, overleggen, en andere deelaspecten van communicatie.

Communicatie is niet enkel een verzamelbegrip, maar is daarnaast ook onderhevig aan interactie (tweezijdige communicatie). Communicatie is tevens gevoelig voor interpretatie, het kan voorkomen dat zenders en ontvangers niet op dezelfde golflengte zitten (een bekend gevolg hiervan is 'ruis').

En tot slot is er ook nog eens verschil in actieve en passieve communicatie. Communicatie is een middel, dat ingezet kan worden om te komen tot een doel. Doelstellingen over het RVWN-beleid zitten o.a. ingekapseld in Rijks-, Provinciaal en gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Andere beleidsdoelstellingen zoals economie, welzijn, onderwijs, ruimtelijke ordening enz. hebben veelal raakvlakken met elkaar, zo ook met verkeers- en vervoersbeleid. Communicatie kan in dit kader bijdragen om de interactie te verduidelijken en om onderlinge participatie te bewerkstelligen.

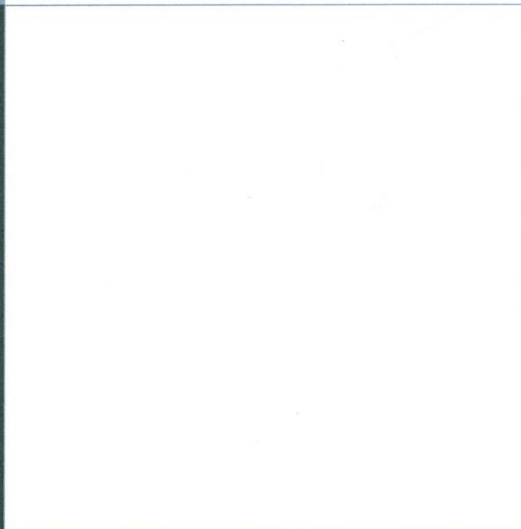
Uit vorenstaande kan geconcludeerd worden dat communicatie niet enkel een verzamelbegrip is, maar zeer zeker een sleutelbegrip, en met sleutels kunnen 'gesloten' deuren geopend worden!

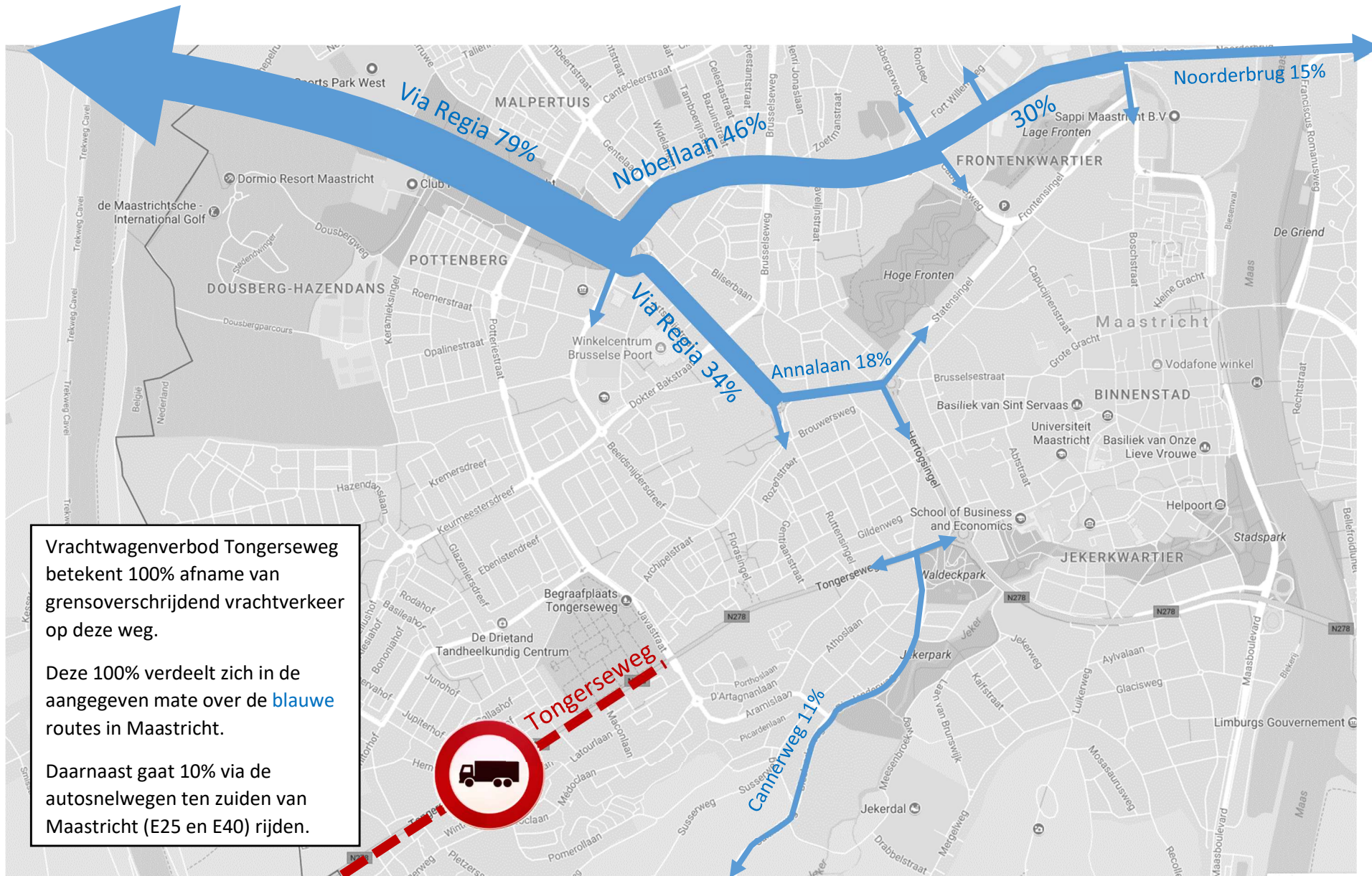
Bijlagen

Wanneer de nota definitief is, worden hier de kaarten op groot formaat, de gegevens in tabellen etc. ingevoegd.

■ □ □ LIGTERMOET
■ □ □ & PARTNERS
adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
T 0182 520 870
F 0182 520 877
E info@ligpart.nl
I www.ligpart.nl





Vrachtwagenverbod Tongerseweg betekent 100% afname van grensoverschrijdend vrachtverkeer op deze weg.

Deze 100% verdeelt zich in de aangegeven mate over de **blauwe** routes in Maastricht.

Daarnaast gaat 10% via de autosnelwegen ten zuiden van Maastricht (E25 en E40) rijden.



Inhoudelijke vragen

- 1. Het rapport geeft aan dat de Tongerseweg niet geschikt is voor vrachtverkeer, waarom gaat u dan niet voor een vrachtverbod? Temeer daar het Kwaliteitsnet Goederenvervoer van de Provincie in 2015 is geactualiseerd en daar juist is opgenomen dat: "behalve de A2 zijn er in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer geen doorgaande routes voor vrachtauto's in Maastricht. In deze nieuwe netwerkgedachte wordt vrachtverkeer met herkomst of bestemming Maastricht verleid via de A2 te rijden." (Pag. 11)**

In het rapport wordt aangegeven dat de Tongerseweg niet voldoet aan de "ideale" vormgeving uit de ontwerpichtlijnen, maar wel aan de "minimum" vormgeving (o.a. fietsstroken en parkeerstroken naast rijbaan). Daarmee is deze weg geschikt voor de afwikkeling van vrachtverkeer.

- 2. Het onderzoek richt zich vooral op de transporteurs. De bewoners worden nergens in het rapport bevraagd. Wat wij bovendien echt missen is een onderzoek naar de geluidsbelasting binnen de huizen. Er ligt nu een trillingsonderzoek en een verkeersonderzoek, maar blijft de geluidsbelasting wel binnen de normen?**

Nordinfra heeft een stakeholderanalyse verricht en hierbij voor- en tegenstanders geïdentificeerd. Op basis van eerdere sessies van gemeente Maastricht (een informatieavond en diverse stadsronde, maar ook gesprekken met TongersewegVeilig) was reeds duidelijk dat de meerderheid van de bewoners aan de Tongerseweg voorstander is van vrachtwagenverbod.

Gemeente Maastricht heeft Nordinfra gevraagd om de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod te onderzoeken. Niet om onderzoek te doen naar geluidsoverlast.

- 3. U zou ook kunnen adviseren om een pilot in te stellen voor een vrachtverbod op de Tongerseweg in navolging van Landgraaf. De ervaring daar is dat het wel degelijk tot een goed resultaat leidt. Pag 40**

Juist omdat (mede door de casus Landgraaf) de effecten van een vrachtwagenverbod in grote lijnen duidelijk zijn is een pilot niet nodig. Een pilot is vooral zinvol als niet duidelijk is welke effecten een maatregel zal hebben. Bovendien is voor een pilot ook een verkeersbesluit nodig en wordt handhaving niet eenvoudiger. Het levert met andere woorden weinig tot geen voordelen.

- 4. Tolheffing op de N2 van Hasselt via Bilzen naar de Via Regia dat betekent in de praktijk meer vrachtvervoer Tongerseweg. De Belgische overheid legt maatregel mbt tolheffing ook niet eerst voor aan Maastricht, dus waarom zou België omgekeerd wel toestemming moeten geven voor een vrachtverbod? Pag. 11.**

Gemeente Maastricht is zelfstandig bevoegd een vrachtverbod in te stellen en hoeft geen toestemming te vragen aan de Belgische overheden. Vanuit een goed nabuurschap is het wenselijk de voor- en nadelen van een dergelijk verbod te bespreken en in het kader van een verkeersbesluitprocedure ook verplicht om met naburige wegbeheerders te overleggen en hun belangen in het besluit mee te wegen. Te meer de Belgische overheden een gedeeld belang hebben. Ook gemeente Riemst zit niet te wachten op grote aantallen doorgaand vrachtverkeer.

5. Is de tolheffing in België ook niet juist een goede reden voor een vrachtverbod voor Maastricht-West? Zo dwing je immers iedereen de snelweg te nemen. Dat wat toch juist wat we met z'n allen wilden toen we de tunnel bouwden?

Voorafgaand aan de invoering heeft de Vlaamse overheid een nulmeting uitgevoerd, zodat achteraf de effecten van tolheffing inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Indien uit de toekomstige 1-meting blijkt dat substantieel meer vrachtverkeer via de N79 en Tongerseweg is gaan rijden, is dit wellicht aanleiding om de Vlaamse overheid te verzoeken om ook tolheffing in te voeren op de N79 (net zoals op de N2 tussen Bilzen en Maastricht).

6. In het onderzoek worden niet de ervaringen van het jaar 2016 meegenomen. Dit terwijl de Maastrichtersteenweg toen was afgesloten. Navraag bij de gemeente heeft geleerd dat er toen geen klachten zijn gekomen van andere straten. Dit zou een goede graadmeter kunnen zijn om een vrachtverbod in te stellen omdat het waterbedeffect naar andere wegen niet is bewezen. Wij zouden dan ook graag zien dat u de stelling op pagina 32 (waar u wel spreekt over een waterbedeffect) nader onderbouwt.

In deze periode zijn er vanuit bewoners van de Cannerweg wel klachten bij de gemeente binnen gekomen. Belangrijker is dat we niet het volledige waterbedeffect heeft opgetreden omdat de afsluiting slechts van kracht was in 1 richting (stad in) en dat de wijken Brusselsepoort (vooral de Nobellaan en Fagotstraat) en Ravelijn – los van een eventueel vrachtverbod - als gevolg van de verlegging van de Noorderbrug te maken gaan hebben met een toename van het vrachtverkeer. De tijdelijke situatie in 2016 is daarmee geen goede graadmeter in onze ogen.

Met betrekking tot het verschuiven van vrachtverkeer naar andere straten als gevolg van een verbod op de Tongerseweg wordt in de presentatie nader ingegaan. Tevens is op basis van de verkeersmodelanalyse een afbeelding gemaakt met de nieuwe verdeling van het vrachtverkeer bij een afsluiting van de Tongerseweg.

7. Het rapport doet 2 belangrijke stellingen, die verder weinig focus krijgen in de afweging om het vrachtverkeer te gaan weren:

- **Blz 17: De Tongerseweg heeft daarmee van de Maastrichtse grensoverschrijdende wegen het diepste achterland in België!**
- **Blz 14: Vrachtverkeer Maastricht wordt ook nog in regio Aken gezien!**

Op basis van routeplanners is gekeken welke herkomst- en bestemmingscombinaties gebruik maken van de Maastrichtse invalswegen. Dit is vervolgens gevalideerd met een telefonische enquête. Het achterland (of bedieningsgebied) van de Tongerseweg is weergegeven op sheet 11 en 12 van de presentatie. 17% van het vrachtverkeer heeft geen herkomst of bestemming in dit achterland en is dus doorgaand verkeer. Een deel van dit verkeer rijdt in de regio Aken nog op de snelweg en heeft met andere woorden een bestemming die relatief ver in het oosten ligt waardoor rijden via de snelwegen veel logischer zou zijn.

8. Dit klopt met het beeld wat wij ook zien als we naar de opschriften en kentekens van de vrachtwagens kijken. Indien men zich richt op dit probleem en verhelpt, dan zouden we wellicht meer dan 75% reductie krijgen indien de Noorderbrugtracé eindelijk eens haar rol gaat vervullen waarvoor ze bedoeld is. Vrachtverkeer tussen de industriën van Nederland en België kun je niet weren uit Maastricht West (daarop lijkt het gehele rapport uiteindelijk gefocussed), maar zal toch via N2 moeten gaan. En dat is nu ook precies wat de Provincie Limburg heeft voorgesteld in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (pag. 11).

Kentekens (buitenlands of NL) zijn niet relevant voor achterhalen herkomst/bestemming. Het is op dit moment reeds zo dat veel vrachtverkeer via de route N2-Via Regia rijdt. Hier rijdt immers

evenveel zwaar vrachtverkeer als op de Tongerseweg. Beide wegen zijn gebiedsontsluitende wegen die deel uitmaken van het Regionaal Verbindend Wegennetwerk.

Technische vragen

- 1. Het rapport spreekt van bestemmingsverkeer, wat is in deze de precieze definitie van bestemmingsverkeer? Hetzelfde geldt voor definitie van lokaal verkeer. Wat wordt daar eigenlijk precies mee bedoeld?**

Zie sheet 11 en 12 van de presentatie.

- 2. Waarom heeft Nordinfra niet zelf observaties uitgevoerd langs de Tongerseweg?**

Nordinfra heeft observaties uitgevoerd ter plaats en met camerabeelden. Bovendien beschikken de onderzoekers van dit Maastrichtse bureau over de benodigde gebiedskennis.

- 3. In het rapport worden alleen 40 tonners vermeld, hoe zit het met de hoeveelheid 3,5 tonners en ander vrachtverkeer? En hoe zit het met het landbouwverkeer? Zijn daar ook cijfers over?**

Er zijn cijfers beschikbaar van:

- de hoeveelheid middelzwaar verkeer / licht vrachtverkeer (alle voertuigen tussen 7 en 13m) – 306 per etmaal
- de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer (voertuigen groter dan 13m) – 224 per etmaal

Er wordt in de presentatie nader ingegaan op de meetmethodes van licht- en zwaar vrachtverkeer en de aandachtspunten die bij de interpretatie van de resultaten betracht moet worden. Specifieke cijfers van het landbouwverkeer zijn niet beschikbaar.

- 4. Waar komen de data/gegevens in dit rapport vandaan, wat is de bron? Wat is de datum?**

De bronnen zijn in de rapportage benoemd. Er zijn tellingen uitgevoerd, er zijn gegevens gebruikt uit het regionale verkeersmodel dat ook is gebruikt door RHDHV in eerder onderzoek voor Maastricht-West en er zijn gegevens gebruikt van ViaStat.

- 5. Op pagina 12 wordt onder 2.4 een vergelijking gemaakt tussen de verschillende verkeersbewegingen op de 5 wegen in west. Uit de telling blijkt echter dat op zeer verschillende tijdstippen is gemeten: telling Bosscherweg maart 2016, Tongerse-weg jan/feb. 2017, Via Regia en Cannerweg mei 2017. Hoe kun je nu op deze manier gegevens met elkaar vergelijken? Dat is toch appels met peren vergelijken?**

Idealiter zouden alle metingen in dezelfde periode verricht zijn. Door werkzaamheden aan de Noorderbrug, in Riemst en in Veldwezelt was dit echter niet mogelijk. Er is daarom gebruik gemaakt van tellingen uit verschillende periodes. De cijfers zijn getoetst en zodanig representatief en robuust dat de gemaakte vergelijking verantwoord is.

- 6. Welk verkeersmodel wordt bedoeld op pagina 14 van het rapport?**

Het regionale verkeersmodel dat is ontwikkeld door RHDHV en eerder is gebruikt voor de analyses in Maastricht-West in 2016.

- 7. Hoe kan het dat het merendeel van het vrachtverkeer volgens het verkeersmodel zowel in Aken op de weg gezien wordt als in Maastricht achter-blijven. Zie pagina 14. Verdere toelichting: het gaat volgens het verkeersmodel om circa 17% van het vrachtverkeer op de**

Tongerseweg dat herkomst noch bestemming in Maastricht heeft, dus de overgrote meerderheid wel. Dit is in tegenspraak met het vrachtverkeer volgens het verkeersmodel zowel in Aken op de weg gezien wordt als in Maastricht achterblijven. Hoe zit dit nu precies in elkaar?

Volgens het regionale verkeersmodel heeft circa 17% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg herkomst noch bestemming in regio Maastricht. Dit is dus doorgaand verkeer zoals gedefinieerd in de presentatie op sheet 11 en 12.

In het rapport staat verder dat uit verdere analyse blijkt dat het verkeer dat via de Tongerseweg en A79 rijdt voor een groot deel ook in de regio Aachen nog op de snelweg zit. M.a.w.: een deel van die 17% doorgaand verkeer rijdt via de A79 en een groot deel daarvan zit in Aken nog op de snelweg.

- 8. De Brusselseweg wordt uit het RVWN genomen. Het kan schijnbaar dus wel om de weg een andere functie te geven. De logica lijkt toch te zijn dat andere wegen vervolgens zwaarder worden belast met vrachtverkeer (zie pagina 8)***

De Brusselseweg kan een andere functie krijgen omdat in het kader van de Noorderbrug een alternatieve – meer geschikte - route wordt gerealiseerd via de Belvédèrelaan.

- 9. Men verwacht geen groei vrachtverkeer echter andere bronnen vermelden dat er wel degelijk groei zal zijn de komende jaren. Pagina 14.***

Verwacht wordt een stabilisatie van het wegverkeer bij de grensoverschrijdende wegen in Maastricht-West zoals Tongerseweg en Via Regia. Door wijzigingen in het verkeersnetwerk zoals de Belvédèrelaan of ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld de Albertknoop kan het wegverkeer wel toenemen. Dit is iets wat voorspeld is in het kader van de Noorderbrug. Voor specifiek het vrachtverkeer zie je bovendien de conjunctuurgolven terug komen in de intensiteiten van het vrachtverkeer.

- 10. Het Verkeersmodel zegt dat er weinig relatie is met A2. Hoe is dit gemeten? Eigen ervaring zegt namelijk iets anders. Pagina 14***

Er is weinig relatie met de A2 in noordelijke richting, dus richting Sittard, Eindhoven (en v.v.) Het verkeersmodel is gebruikt om de route-effecten van een vrachtverbod door te rekenen. Hieruit volgt dat een verbod op uitsluitend de Tongerseweg leidt tot een kleine verschuiving naar de A2. Zie ook presentatie.

- 11. De bedrijven op pagina 17 nemen in totaal ca. 25% van alle vrachtwagenbewegingen op deze wegen voor hun rekening (161 van de 664 stadsinkomende bewegingen in twee dagen). Het overige rapport richt zich vooral op de impact van deze bedrijven als mogelijk gedupeerden. Hoe zit het met de overige 75%?***

De bedrijven zijn niet benaderd als gedupeerden. Er is met de enquête beoogd om inzicht te krijgen in het herkomst bestemmingpatroon van vrachtverkeer in Maastricht-West. Dit is voor 25% van het verkeer achterhaald. De veronderstelling is dat de overige 75% van de vrachtritten in grote lijnen hetzelfde patroon kent.

- 12. Het merendeel van het vrachtverkeer op pagina 17 heeft bestemming Beatrixhaven, Glasfabriek, Sappi e.d. die zich allemaal in de omgeving van de Noorderbrug bevinden. Deze vrachtwagens zouden na completering Noorderbrug, het beste route uit richting Tongeren of Lanaken N2 (Via Regia Route) rijden.***

Dit is afhankelijk van hun herkomst.

13. *Alternatieve route bestaat niet wordt gezegd omdat de transporteur niet die 22 minuten wil omrijden. Dat is toch geen echt inhoudelijk argument Pag. 18*

Dit is op basis van een algemene inschatting van het totale effect van een eventueel vrachtverbod, waarbij alle vrachtwagens bij iedere rit 22 minuten moeten omrijden. Hierbij is dus het economisch belang van transporteurs/bedrijven in ogenschouw genomen, net zoals op andere punten in het rapport het leefbaarheidsbelang van de bewoners in ogenschouw wordt genomen. Hierbij is ook gebruik gemaakt van de opgedane ervaringen bij referentieprojecten zoals in Landgraaf.

14. *Alle overige transporteurs (en dat zijn er vele tientallen) worden niet meege-nomen in dit verhaal. Zij maken ook de afsteek van 22 minuten op misschien wel een reistijd van 20 uur. Zij zouden ondervertegenwoordigd zijn? Hoe heeft u dit vastgesteld? Wij zien namelijk iets heel anders als er hier files voor de deur staan is 70% internationaal met een buitenlands kenteken? Pag. 22.*

Zie eerdere antwoorden m.b.t. relevantie van buitenlandse kentekens voor het bepalen van herkomsten/bestemmingen.

Vragen buurtplatform Ravelijn tijdens stadsronde 31 oktober 2017

V: “Er is geen sprake van buitensporig vrachtverkeer”. Waarom is er geen sprake van buitensporig verkeer? Zowel de bewoners langs de Tongerseweg als Via Regia hebben veel overlast van het verkeer. Ook staat het verkeer geregeld helemaal vast. Omdat andere straten in Limburg vergelijkbaar zijn maakt het probleem niet minder.

A: Om te bepalen of er sprake is van een buitensporige hoeveelheid vrachtverkeer zijn zowel de absolute aantallen vrachtverkeer als het % op de totale hoeveelheid verkeer op de Maastrichtse wegen afgezet tegen de cijfers van vergelijkbare gebiedsontsluitingswegen. Op basis van die vergelijking is geconstateerd dat er op de Maastrichtse wegen niet meer vrachtverkeer rijdt dan op de overige vergelijkbare wegen.

V: Waarom ontbreekt bijna elke vorm van onderbouwing waarom het onderzoek op deze manier uitgevoerd is? Hierdoor zijn de problemen die de bewoners ervaren niet of nauwelijks naar boven gekomen:

A: De projectaanpak van het onderzoek wordt beschreven in Hoofdstuk 1 van de rapportage. Het is een aanpak die niet afwijkt van vergelijkbare verkeerskundige onderzoeken, waarbij o.m. wordt ingegaan op het relevante beleidskader, de huidige situatie wordt geobjectiveerd aan de hand van verkeersgegevens, alternatieven worden beschouwd en risico's in beeld worden gebracht. De problemen die de bewoners ervaren zijn wel degelijk beschreven in de rapportage, op basis van de inbreng die in gesprekken met de gemeente en de stadsrondes naar voren zijn gekomen.

Bij de uitvoering van het onderzoek hebben naast de Gemeente Maastricht diverse andere partijen, zoals Provincie Limburg en het Vlaamse departement Mobiliteit meegekeken en aangegeven zich achter de resultaten te kunnen scharen. Daarmee voldoet het uitgevoerde onderzoek aan de verwachtingen van deze partijen. De herkomst van de diverse gegevens die gebruikt zijn voor het onderzoek zijn middels bronverwijzingen aangegeven. Bovendien zijn de verkregen gegevens gebenchmarkt en gevalideerd, onder meer op basis van tellingen uit het verleden.

V: Pagina 11. Tolwegen. Waarom wordt er genoemd dat er ergens extra bewegingen vrachtverkeer zijn? De tolwegen zijn nog te recent om daar veel resultaten van te kunnen waarnemen.

A: Deze bevinding is gedaan op basis van de conclusies van het TNO-onderzoek (zie bronverwijzing in het rapport). Daarnaast kunnen de specifieke effecten voor Maastricht inzichtelijk gemaakt worden als de Vlaamse overheid een representatieve nameting heeft uitgevoerd, zoals ook toegelicht tijdens de Stadsronde op 31-10 jl.

V: De TLN navigator wordt als standaard genoemd waar het meeste op gebaseerd zou zijn. In dit programma kan ik niet de optie “goedkoopste route” vinden. Welke analyses en welke bronnen zijn gebruikt om aan te tonen dat dit ook geen effect zal hebben op het moment dat deze functie geïmplementeerd wordt, wat er logischerwijs aan zit te komen?

A: De TLN-navigator is gebruikt omdat deze voor vrachtwagens de meest optimale route adviseert, waarbij ook rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld hoogte- en breedtebeperkingen waar vrachtverkeer mee te maken krijgt. Daarmee geeft deze een beter beeld dan de “standaard-routeplanners” zoals Google of TomTom. De aanstaande implementatie van een “goedkoopste route” binnen de TLN-routeplanner is voor zover wij hebben kunnen nagaan niet aan de orde. De optie “goedkoopste” c.q. efficiëntste route zat er altijd al in. TLN routeplanner zal dus niet op korte termijn tot andere routeadviezen leiden in de omgeving Maastricht.

V: Er liggen wel degelijk op de Via Regia zelf huizen, 5 stuks op Nederlands grondgebied. Deze liggen zeer kort op de weg, geen afscheiding met het fietspad én zelfs 80km/u. Iis dat wel toegestaan volgens de wetgeving bij een dergelijke afstand, moet dit niet onder binnen de bebouwde kom vallen?

A: Ja, dat is toegestaan. Er is geen wettelijke bepaling die dat verbiedt. Ook buiten de bebouwde kom kan bebouwing langs de rijbaan voorkomen.

V: Ook de vervolgwegen hebben veel meer huizen dan benoemd worden. De twee foto's die erbij vermeld worden geven ook een behoorlijk vertekend beeld.

A: Deze woningen staan echter verder van de rijbaan af dan de meeste woningen op de Tongerseweg (tussen Javastraat en grens) en het aantal woningen is ook veel minder. Bovendien zijn de Nobellaan en Fagotstraat onlangs gereconstrueerd, waarbij een middenberm en vrijliggende fietspaden zijn aangelegd. Dit bredere en duurzaam veilige wegprofiel is daardoor objectief gezien geschikter om op een veilige manier vrachtverkeer af te wikkelen. Maar zoals ook is toegelicht tijdens de stadsronde op 31-10 jl. is de situatie, hoewel verkeerskundig objectief dus gezien geschikter dan de Tongerseweg, niet als ideaal te beschouwen.

V: "Beperkte intensiteit: 10.000 motorvoertuigen/etmaal". Welke bron?

A: Op basis van eigen verkeerskundig inzicht en ervaring. Dit type gebiedsontsluitingswegen kan probleemloos tot ca. 20.000 mvt/etmaal verwerken. Intensiteiten onder 10.000 kunnen dan voor dit type wegen als "beperkt" gekenmerkt worden.

V: Beschikt NordInfra over voldoende meetapparatuur om dit op een betrouwbare manier in kaart te brengen?

A: Ja. Overigens is voor dit onderzoek ook gebruik gemaakt van door de gemeente ter beschikking gestelde tellingen, afkomstig uit het vaste meetnet.

V: Er wordt met meer dan 13 meter gemeten, wat veel kleinere zware vrachtwagens weglaat. Waarom 13m, vanwege de beperking van apparatuur?

A: Nee, de gebruikte apparatuur geeft geen beperkingen voor de classificatie van de daaruit verkregen gegevens. Het is een algemeen gehanteerde grens. Indien een lagere grens gehanteerd zou worden, wordt het risico op "vervuiling" van de categorie "zwaar vrachtverkeer" groter, zoals ook mondeling is toegelicht tijdens de stadsronde op 31-10 jl.

V: Waarom wordt er in het algemeen (niet alleen door NordInfra) bij het in kaart brengen van verkeersproblematiek gemeten met gemiddelden?

A: Dit is conform de algemeen gehanteerde methodiek bij het inzichtelijk maken van verkeersintensiteiten, waar gewerkt wordt met werkdaggemiddelden en wekdaggemiddelden. De gemiddelden geven een representatief beeld van de situatie gedurende een bepaalde dag of uur.

Overige vragen zijn mondeling tijdens stadsronde d.d. 31-10 reeds beantwoord.

VESTIGINGEN
Eersel
Assen

Meerheide 110A
5521 DX Eersel

T. 0497 53 40 44

www.allesovergroenbeheer.nl
info@allesovergroenbeheer.nl

Gemeente Maastricht
De heer R. van Woerdekom
Team Beheer en Onderhoud
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Eersel, 20 november 2017

Betreft: Bewortelingsonderzoek Tongerseweg Maastricht

Goedemorgen heer Van Woerdekom,

Bijgaand ontvangt u het resultaat van ons onderzoek aan de Tongerseweg in Maastricht. Zoals beloofd is het tekstuele gedeelte niet al te uitgebreid. Plaatjes kijken is nu eenmaal vaak leuker dan teksten lezen.

Wij hebben ons uiterste best gedaan om duidelijkheid te verschaffen in de ondergrondse omstandigheden voor wat betreft de boomwortels en al wat daarmee samenhangt. Als u ondanks dat toch vragen of opmerkingen heeft over de rapportage, dan kunt u mij op kantoor of op mijn mobiele telefoonnummer bereiken (06-54373949).

Met vriendelijke groeten,



Herman Wevers
Directeur

Rapportage : Bewortelingsonderzoek
Tongerseweg Maastricht
Opdrachtgever : Gemeente Maastricht
Projectnummer : 20171112
Datum : 20 november 2017

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Opgesteld door: Alles over Groenbeheer
G. Wevers
Meerheide 110 A
5521 DX EERSEL

INHOUD

| | |
|---|---|
| INHOUD | 2 |
| 1 INLEIDING..... | 3 |
| 1.1 Aanleiding en probleemstelling project | 3 |
| 1.2 Vraagstelling..... | 3 |
| Afbeelding 1: Overzichtsfoto Tongerseweg Maastricht | 3 |
| 2 GEHANTEERDE WERKWIJZE..... | 4 |
| 2.1 Voorbereiding..... | 4 |
| 2.1.1 Inspectie vooraf..... | 4 |
| 2.1.2 Verkeersmaatregelen..... | 4 |
| 2.1.3 Kabels en leidingen..... | 4 |
| 2.2 Uitvoering..... | 4 |
| 2.2.1 Civieltechnische aspecten..... | 4 |
| 2.2.2 Boomtechnische aspecten | 4 |
| 3 ONDERZOEKSRESULTATEN..... | 6 |
| 3.1 Conditie..... | 6 |
| 3.2 Verharding..... | 6 |
| 3.3 Beworteling | 6 |
| 4 Conclusies..... | 7 |
| 4.1 Conditie | 7 |
| 4.2 Verharding | 7 |
| 4.3 Beworteling | 7 |
| 5 Aanbevelingen | 7 |
| Afbeelding 2: figuur 14 uit het KOAC Kiwa rapport..... | 7 |
| BIJLAGE 1 GEHANTEERDE WERKWIJZE..... | 9 |
| Opname en afwerking verharding | 9 |
| Opname bomen..... | 9 |
| BIJLAGE 2 Overzichtstekening: bewortelingsonderzoek Tongerseweg Maastricht. 10 | |

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN PROBLEEMSTELLING PROJECT

De Tongerseweg is een weg die qua ligging een historisch traject genoemd kan worden. Het gaat terug naar de Romeinse tijd, waarin het de verbindingsweg was tussen Tongeren en Keulen. Destijds was het op deze weg al druk, volop troepenbewegingen en gespannen karren. Naar verluid heeft er in meer recentere tijden een trambaan gelegen. Hoe dan ook, zowel in eerdere tijden als ook tegenwoordig is het een drukke weg. Tal van auto's en vrachtwagens maken gebruik van deze weg.

Aanwonenden hebben aangegeven binnenshuis veel last te hebben van trillingen door het verkeer. Kiwa-KOAC heeft een onderzoek uitgevoerd en aangegeven dat de wegoopbouw niet correct is. De bedoeling is dat het bovenste deel van de weg binnenkort verwijderd en opnieuw opgebouwd wordt. Het gaat om het gedeelte vanaf het maaiveld tot een diepte van 47,5 cm. Dit houdt uiteraard in dat er gegraven moet worden.

De opdruk van de verharding, voornamelijk aan de noordzijde van de weg, doet vermoeden dat er in het te ontgraven deel boomwortels zitten. Om dat zeker te weten is een onderzoek uitgevoerd.

1.2 VRAAGSTELLING

De centrale vraag luidt:

- 🌳 Hebben de voorgenomen werkzaamheden aan de verharding invloed op de bomen aan de Tongerseweg?



AFBEELDING 1: OVERZICHTSFOTO TONGERSEWEG MAASTRICHT

2 GEHANTEERDE WERKWIJZE

2.1 VOORBEREIDING

2.1.1 INSPECTIE VOORAF

Alles over Groenbeheer, in de persoon van Herman Wevers, is samen met de gemeente Maastricht ter plaatse gegaan om de situatie te bekijken. Er zijn 19 bomen geselecteerd voor een bewortelingsonderzoek.

Vervolgens is het onderzoeksrapport van Kiwa-KOAC bestudeerd.

2.1.2 VERKEERSMAATREGELEN

In overleg met WEDO verkeerstechniek B.V. zijn voor aanvang van de dienst de te treffen verkeersmaatregelen vastgesteld. Het voorstel is ter goedkeuring aangeboden aan de verkeersdeskundige van gemeente Maastricht. Deze heeft het verkeersplan goedgekeurd.

2.1.3 KABELS EN LEIDINGEN

Er is een KLIC melding uitgevoerd. Deze is ontvangen, bestudeerd en ter voorbereiding aan het veldwerk is de KLIC App gevuld.

2.2 UITVOERING

Op drie zondagen zijn de werkzaamheden uitgevoerd. Reden voor de zondag als werkdag is de veiligheid van de medewerkers en de weggebruikers, het zoveel mogelijk tegengaan van verkeersopstoppingen als ook het gegeven dat bloktijden niet gelden op zondagen.

2.2.1 CIVIELTECHNISCHE ASPECTEN

Volgens het onderzoek van Kiwa-KOAC is de weg op vier verschillende manieren opgebouwd. Onderstaand overzicht geeft dit weer, de genoemde maten betreffen gemiddelde waarden en kunnen per geval iets afwijken:

- 120 mm asfalt, 340 mm beton, zandfundering.
- 105 mm asfalt, 330 mm gebroken natuursteen, zandfundering.
- 240 mm asfalt, 260 mm stol, (grint houdend) zand of leem.
- 90 mm asfalt, 110 mm gebroken natuursteen, 190mm basalt, leem.

Bij iedere sleuf is uit het rijwielpad een strook asfalt gezaagd. Het formaat van de strook is afhankelijk geweest van het al dan niet aanwezig zijn van opdruk door boomwortels. Voor het uitbreken van asfalt, beton, basalt, granulaat of stol is gebruik gemaakt van een breekhamer. Om te kunnen beoordelen of er sprake is van beworteling is steeds gestreefd naar het graven van een sleuf met een diepte van circa 50cm. Vrijgekomen materialen, voornamelijk asfalt en funderingsmaterialen, zijn gescheiden afgevoerd en gestort.

2.2.2 BOOMTECHNISCHE ASPECTEN

Zoals aangegeven zijn in de voorbereiding 19 bomen opgenomen die onderzocht moesten worden. Dit betroffen allemaal bomen waarbij zichtbare schade was aan het asfalt, mogelijk door wortelopdruk. Tijdens het veldonderzoek is op initiatief van Alles over Groenbeheer bij drie extra bomen onderzocht of er sprake was van wortelgroei onder het asfalt.

Er zijn 19 grootbladige linden onderzocht en drie Noorse esdoorns.

In de eerste bijlage 1 van dit rapport is een overzicht opgenomen van de gehanteerde werkwijze. Voor de bovengrondse opname is gebruik gemaakt van digitree®. Dit is een universeel inzetbaar registratiesysteem voor boominspecties en boominventarisaties. Van iedere boom is een foto gemaakt, die gekoppeld is aan het gegevensbestand binnen digitree®.

Het volledige onderzoek en de aanvullende rapportage is verzorgd door één of meerdere van onze European Tree Technicians, in ieder geval ondersteund door onze GIS-specialist.

3 ONDERZOEKSRISULTATEN

Onderstaand is kort samengevat weergegeven wat de bevindingen zijn van het onderzoek. Zoals reeds aangegeven zijn de volledige resultaten inzichtelijk gemaakt door gebruik te maken van kaartmateriaal.

3.1 CONDITIE

Van de 22 bomen waarbij onderzoek is uitgevoerd door het graven van 23 proefsleuven hebben acht bomen een goede conditie; bij elf exemplaren is 'redelijk' geconstateerd. Twee bomen zitten in het grensgebied van 'redelijk' en 'matig'. Tenslotte hebben twee bomen de kwalificatie 'matig' gekregen. Bomen in een opengrond situatie hebben een betere conditie dan bomen die volledig in de verharding staan. Bij één boom zijn vruchtlichamen aangetroffen van de echte honingzwam (*Armillaria mellea*).

3.2 VERHARDING

De verharding is steeds opgebouwd uit (van boven naar beneden):

- rood asfalt (laagje van 20 à 30 mm),
- zwart asfalt (laagje van 80 à 100 mm),
- stol (in de meeste gevallen tot de maximale diepte van de gegraven kuil).

3.3 BEWORTELING

- Bij vijf van de 22 bomen zijn onder de asfalt verharding geen wortels aangetroffen.
- In veertien gevallen is beworteling in intensieve mate aanwezig. Het gaat dan in bijna alle gevallen om grove wortels.
- De kwaliteit van de wortels is in alle gevallen op één na goed.
- In elf situaties is sprake van het afbuigen van de wortels op het moment dat ze verder onder het asfalt lijken te gaan. Dit afbuigen gebeurt meestal op ongeveer 30 cm vanaf de buitenkant van het asfalt.
- Bij de drie onderzochte esdoorns is nauwelijks sprake van wortelgroei onder het asfalt. Slechts bij één exemplaar is één wortel aangetroffen met een diameter van 2,5 cm dikte.
- Bij 13% van de linden is geen beworteling aangetroffen onder het asfalt.
- In twee gevallen is wortelgroei aangetroffen op de scheiding van het zwarte en het rode asfalt.

4 CONCLUSIES

4.1 CONDITIE

De conditie van de bomen in een open groeiplaats is over het algemeen goed. Indien er sprake is van verharding rond de bomen is de conditie meestal redelijk. Verbeteren van de conditie is bij deze bomen in de meeste gevallen mogelijk. Er is geen enkele boomtechnische reden om de boombeplanting te kappen. Eén boom, de linde bij de ingang van de begraafplaats, is aangetast door honingzwam. Deze zwam veroorzaakt rot aan cambium en/of wortels met vermindering van de conditie tot gevolg. Bij aantasting van de wortels kan de boom afbreken of omwaaien.

4.2 VERHARDING

Nergens is een verhardingsopbouw van het fietspad gelijk aan de opbouw van de rijbaan zoals aangegeven in het Kiwa-KOAC b.v. rapport: 'Verhardingsonderzoek en – advies (incl. bepalen oorzaak trillingen) Tongerseweg te Maastricht' van 20 februari 2017, bekend onder nummer e160505801.

Indien het asfalt scheuren vertoont is er sprake van wortelgroei onder de verharding. Ook wanneer het asfalt geen scheuren vertoont kan er sprake zijn van wortelgroei onder de verharding.

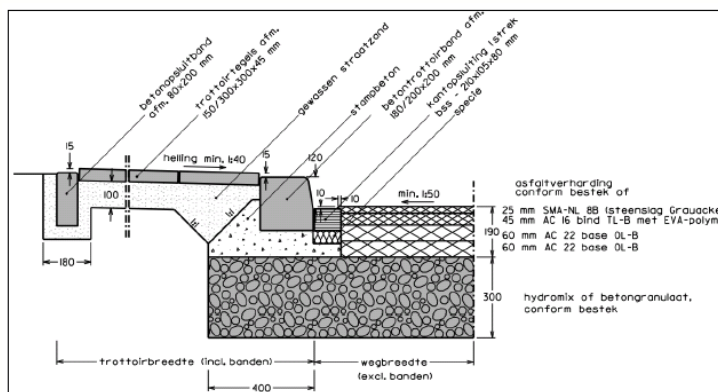
4.3 BEWORTELING

De conditie van de beworteling is goed, de bomen zijn voor hun stabiliteit en voor de toevoer van water en voedingszouten deels afhankelijk van de wortels onder het asfalt. Sloopvriezen van de asfaltverharding en verwijderen van de fundering tot een diepte van 47,5 cm leidt tot schade aan het wortelgestel van de bomen.

Verwijderen of beschadigen van de wortels heeft nadelige gevolgen op de conditie en toekomstverwachting van de bomen. Op termijn heeft dit invloed op de van de stabiliteit van de bomen en de veiligheid van de omgeving. Tevens leidt het tot een verhoging van de jaarlijkse beheerkosten.

5 AANBEVELINGEN

Onderzoeken uitvoeren naar mogelijkheid om de reconstructie van de weg op een andere, boomvriendelijke wijze uit te voeren. Wortelschade dient hierbij voorkomen te worden. De standaard constructie van de gemeente Maastricht, afbeelding 14 uit de eerdergenoemde rapportage van Kiwa-KOAC b.v. lijkt een mogelijkheid te bieden voor een verhoogd fietspad. Deze kan, al dan niet met detailaanpassingen, gunstig uitvallen voor de bomen.



Figuur 14 Standaard constructie wegen met zwaar verkeer [W2a, d.d. 08-01-2014]

AFBEELDING 2: FIGUUR 14 UIT HET KOAC KIWA RAPPORT

BIJLAGE 1 GEHANTEERDE WERKWIJZE

OPNAME EN AFWERKING VERHARDING

- Asphaltverharding
- Fundering:
 - Opbouw
 - Samenstelling

Uit de verharding zijn vakken gezaagd. Slijpdiepte asfalt 12 cm. Asfalt losbreken met behulp van breekhamer. Fundering losbreken met breekhamer. Vrijkomend materiaal verwijderen met behulp van minigraver, spade, klein handgereedschap en/of kleine grondzuiger.

Nadat het onderzoek per kuil afgerond was, is de fundering teruggebracht. De fundering is verdicht met een trilstamper. Op de fundering is een laag van 3 cm straatzand aangebracht, hierop zijn betonstraatstenen 21x10,5x8 cm gelegd. De verharding is afgetrild met trilplaat. De voegen zijn ingeveegd met brekerzand.

OPNAME BOMEN

Van de bomen zijn de volgende kenmerken opgenomen:

Bovengronds:

- Boomsoort
- Conditie
- Onderhoudstoestand
- Stamdiameter op borsthoogte
- Kroondiameter
- Boomveiligheid

Ondergronds:

- Hoeveelheid wortels
- Kwaliteit wortels
- Diameter wortels
- Situering wortels

BIJLAGE 2

OVERZICHTSTEKENING: BEWORTELINGSONDERZOEK TONGERSEWEG MAASTRICHT.



Gemeente Lanaken
t.a.v. Daniëlle Starren

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vrachtwagenverbod Maastricht-West

DATUM
30 november 2017

BIJLAGEN
-

BEHANDELD DOOR
RAJ (Rik) Lebouille

DOORKIESNUMMER
+31 43 350 4637

ONZE REFERENTIE
-

E-MAILADRES
rik.lebouille@maastricht.nl

FAXNUMMER
-

UW REFERENTIE
-

Overleg gemeente Lanaken en gemeente Maastricht, maandag 27 november 2017

Aanwezig namens Lanaken: Christel Gorissen (Schepen), Patrick Tollenaers (Schepen), Daniëlle Starren, Wim van de Vyver en Michiel Bussels
Aanwezig namens Maastricht: Nordine Bouchiba (adviseur) en Rik Lebouille (verslag)

Aanleiding

In opdracht van de gemeenteraad van Maastricht is in 2016 een onderzoek gestart naar mogelijke verkeersmaatregelen die de overlast voor bewoners als gevolg van (vracht-)verkeer verminderen. In Maastricht-West – met name langs de Tongerseweg – wordt overlast ervaren door vrachtverkeer in de vorm van trillingen, geluid, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid.

Het college van Burgemeesters en Wethouders van Maastricht heeft op basis van dit onderzoek afgelopen juni 2017 besloten de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) te reconstrueren. Tijdens deze reconstructie wordt de huidige te zwakke wegfundering vervangen. Hierdoor zal de trilling- en geluidhinder als gevolg van vrachtverkeer verminderen. Ook zal bij het ontwerp van het nieuwe profiel aandacht gegeven worden aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor onder meer voetgangers en fietsers. Daarnaast heeft het college besloten af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod. Het besluit van het college is genomen onder voorwaarde dat de gemeenteraad met dit besluit instemt.

Tijdens een drietal informatieve raadsessies (zogenaamde stadsrondes) de afgelopen maanden is door bewoners van de Tongerseweg, en ook andere buurten in Maastricht-West aangegeven dat zij een vrachtverbod willen. De gemeenteraad van Maastricht debatteert op 12 december a.s. over dit dossier. Hierbij zal naar verwachting ook het door bewoners gewenste vrachtwagenverbod onderdeel zijn van het debat.

In het gesprek met gemeente Lanaken zijn het onderzoek naar de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod en de onderzochte varianten besproken. Verder is gesproken over de gevolgen van een dergelijk verbod op het Vlaamse wegennet.

Memo



Bevindingen en opmerkingen

- Gemeente Lanaken is tegen een vrachtwagenverbod. Zeker als dat inhoudt dat vrachtverkeer van de Tongerseweg verschuift naar Veldwezelt (79%) en/of Smeermaas wat de studie aantoont.
- De kern van Smeermaas is al een probleem qua verkeersleefbaarheid en – veiligheid (waar de gemeente Lanaken nog steeds wachtende is op de omleidingsweg). Veldwezelt mag hier niet bijkomen.
- De rotonde in Veldwezelt is niet geschikt voor veel vrachtverkeer, aangezien deze naar de huidige maatstaven te krap is vormgegeven.
- In Smeermaas zijn al jaren veel leefbaarheidsproblemen als gevolg van het vele verkeer.
- Een verbod – zonder ontheffingen – leidt tot grote omrijdafstanden voor bedrijven die in Lanaken en Maastricht rijden: zoals bijvoorbeeld Sappi (productie in Lanaken en Maastricht), Wijnands Bulk Care en Meers Internationaal Transport (leveringen Beatrixhaven).
- De indruk is dat als gevolg van de tolheffing het vrachtverkeer groeit. Lanaken wacht op eerste effectmeting van de Vlaamse overheid.
- Werkzaamheden aan Bilzerbaan in Veldwezelt zijn 2 december a.s. gereed. Vanaf dan is de weg weer in beide richtingen open.
- De werkzaamheden aan het kruispunt in Smeermaas starten 5 maart 2018. Gedurende de eerste drie maanden zal het kruispunt zijn afgesloten voor verkeer en moet omgereden worden via de Via Regia. De werkzaamheden in totaal duren ongeveer een jaar.
- Naar verwachting wordt de rotonde in Veldwezelt in 2019 gereconstrueerd tot een ruimere rotonde.
- Werkzaamheden aan de Tongerseweg dienen afgestemd te worden met deze werkzaamheden in Veldwezelt en Smeermaas.
- Op lange termijn (2030) zal – na ontleeming van steenfabrieken – het watergebonden bedrijventerrein Albertknoop worden ontwikkeld. Dit zal naast binnenvaart ook leiden tot meer verkeersbewegingen over de weg.
- Vermoedelijk zal ook Van Meers Transport uitbreiden in de nabije toekomst, hetgeen tot meer vrachtbewegingen zal leiden.
- Op het Europark liggen ook nog een aantal percelen vrij waarop bedrijven zich kunnen vestigen.
- Tijdens het gesprek wordt ook een variant besproken waarbij een vrachtverbod geldt op meerdere grensoverschrijdende wegen (m.u.v. Brusselseweg-Belvédèrelaan) in combinatie met de nieuwe omleidingsweg Smeermaas, die dan ook door grensoverschrijdend vrachtverkeer gebruikt kan worden. De omleidingsweg zou kunnen bijdragen aan de vermindering van overlast nabij de overige grensoverschrijdende wegen.
- Gemeente Lanaken betreurt dat hierover niet eerder een overleg heeft plaatsgevonden, dat ze dit eventuele voornemen hebben moeten vernemen uit de pers.
- Gemeente Lanaken zal een formeel standpunt opstellen en dit aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken.
- De gemeente Lanaken verzoekt om informatie van de uitgevoerde tellingen (incl. cijfers licht vrachtverkeer en overig verkeer) beschikbaar te stellen voor de 3 grensoverschrijdende wegen. Deze informatie is in onderstaande tabel weergegeven.



Motorvoertuigen per etmaal nabij grensovergang met gemeente Lanaken

| | Licht verkeer (personenauto's) | Middelzwaar verkeer | Zwaar verkeer | Totaal gem. werkdag |
|--------------|-----------------------------------|------------------------|---------------|---------------------|
| Brusselseweg | 9.217 | 303 | 221 | 9.741 |
| Boscherweg | 9.994 | 800 | 156 | 10.950 |
| Via Regia | 9.890 | 226 | 231 | 10.346 |

Memo



Gemeente Riemst
t.a.v. Pieter Walbers

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

| | | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|
| ONDERWERP | DATUM | BIJLAGEN |
| Vrachtwagenverbod Maastricht-West | 1 december 2017 | - |
| BEHANDELD DOOR | DOORKIESNUMMER | ONZE REFERENTIE |
| RAJ (Rik) Lebouille | +31 43 350 4637 | - |
| E-MAILADRES | FAXNUMMER | UW REFERENTIE |
| rik.lebouille@maastricht.nl | - | - |

Overleg gemeente Riemst en gemeente Maastricht, maandag 27 november 2017

Aanwezig: de heren Mark Vos (burgemeester), Guy Kersten (Schepen), Rob Schoufs en Pieter Walbers.

Aanwezig namens Maastricht: Nordine Bouchiba (adviseur) en Rik Lebouille (verslag)

Aanleiding

In opdracht van de gemeenteraad van Maastricht is in 2016 een onderzoek gestart naar mogelijke verkeersmaatregelen die de overlast voor bewoners als gevolg van (vracht-)verkeer verminderen. In Maastricht-West – met name langs de Tongerseweg – wordt overlast ervaren door vrachtverkeer in de vorm van trillingen, geluid, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid.

Het college van Burgemeesters en Wethouders van Maastricht heeft op basis van dit onderzoek afgelopen juni 2017 besloten de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) te reconstrueren. Tijdens deze reconstructie wordt de huidige te zwakke wegfundering vervangen. Hierdoor zal de trilling- en geluidhinder als gevolg van vrachtverkeer verminderen. Ook zal bij het ontwerp van het nieuwe profiel aandacht gegeven worden aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor onder meer voetgangers en fietsers. Daarnaast heeft het college besloten af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod. Het besluit van het college is genomen onder voorwaarde dat de gemeenteraad met dit besluit instemt.

Tijdens een drietal informatieve raadsessies (zogenaamde stadsrondes) de afgelopen maanden is door bewoners van de Tongerseweg, en ook andere buurten in Maastricht-West aangegeven dat zij een vrachtverbod willen. De gemeenteraad van Maastricht debatteert op 12 december a.s. over dit dossier. Hierbij zal naar verwachting ook het door bewoners gewenste vrachtwagenverbod onderdeel zijn van het debat.

In het gesprek met gemeente Riemst zijn het onderzoek naar de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod en de onderzochte varianten besproken. Verder is gesproken over de gevolgen van een dergelijk verbod op het Vlaamse wegennet.

Memo



Bevindingen en opmerkingen

- Gemeente Riemst is akkoord met het collegebesluit van juni, waarin wordt voorgesteld om de Tongerseweg te reconstrueren. Dit met inbegrip van de snelheidsremmer op de grens.
- Na een besluit over de reconstructie Tongerseweg zal Maastricht het ontwerp van de snelheidsremmer bij de grensovergang in overleg met Riemst finaliseren.
- Gemeente Riemst is geen voorstander van een vrachtwagenverbod.
- De N79 Maastrichtersteenweg – Tongerseweg (een categorie 2 weg) is ingericht en bedoeld voor regionaal verkeer inclusief vrachtauto's.
- Gemeente Riemst krijgt geen klachten over vrachtverkeer en bovendien is het aantal vrachtauto's niet hoger dan gebruikelijk op dit type weg. Een vrachtwagenverbod zal er voor zorgen dat vrachtverkeer een nieuwe route gaat zoeken via wegen die minder geschikt zijn, zoals de N671 (Riemst-Visé). Om deze reden is ook een variant met alleen een verbod op de Tongerseweg niet wenselijk.
- Effecten van de tol zijn niet of nauwelijks merkbaar volgens de gemeente Riemst.
- De Maastrichtersteenweg tussen Riemst (vanaf het deel dat al is aangepakt) en de grens zal naar verwachting de komende 10 jaar niet worden aangepakt.
- Er zijn geen grote ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente voorzien. Wel is een verdubbeling van het huidige oppervlak (uitbreiding met 50 ha.) van het bedrijventerrein Tongeren Oost voorzien met logistieke bedrijvigheid gericht op de autoweg E313.
- De door Lanaken geopperde variant via de nieuwe omleiding Smeermaas is wellicht een lange termijn optie. Dit betekent wel een noodzakelijke aanpassing van de T-kruising N78/N79 en de rotonde in Veldwezelt.
- Gemeente Riemst zal een formeel standpunt opstellen en dit aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken.