



## Samenvatting

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft besloten het rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West voor te leggen aan de stad en de gemeenteraad voor advies in een stadsronde op 17 januari 2017. Naar aanleiding van de motie 'Uitwerking infrastructuur' is tijdens een stadsronde op 15 december 2015 gedebatteerd over wegverkeer en de daarmee gepaard gaande hinder voor omwonenden van drukke wegen in Maastricht-West. Op 28 juni 2016 zijn na onderzoek in een nieuwe stadsronde de meest kansrijke maatregelen waarmee de hinder kan worden verminderd gepresenteerd. Ook is toegelicht waarom bepaalde maatregelen zijn afgefallen. In voorliggend rapport zijn de meest kansrijke maatregelen uitgewerkt en beoordeeld op basis van effecten, haalbaarheid en kosten.

## Beslispunten

1. Kennis te nemen van bijgevoegd rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West.
2. In te stemmen met de het vrijgeven van de rapporten voor consultatie tijdens de stadsronde.
3. In te stemmen met bijgevoegd rondbriefje voor de stadsronde van 17 januari 2017.
4. In te stemmen met bijgevoegd peilingvoorstel voor de raadsronde van 31 januari 2017.

## Besluit Burgemeester en Wethouders:

Conform.



## 1. Aanleiding

Naar aanleiding van de motie 'Uitwerking infrastructuur' is op 15 december 2015 een stadsronde georganiseerd. Tijdens deze stadsronde hebben raadleden, bewoners en andere belanghebbenden gedebatteerd over het thema infrastructuur, verkeer en de daarmee gepaard gaande hinder voor omwonenden met focus op Maastricht-West. Met de inbreng vanuit de stadsronde is een onderzoeksplan uitgewerkt opgenomen in het Projectplan 'Infrastructuur Maastricht-West' dat is vastgesteld op 5 april 2016.

Vervolgens zijn potentiële maatregelen verkend en heeft op 28 juni een tweede stadsronde plaatsgevonden. In deze stadsronde zijn de meest kansrijke maatregelen gepresenteerd en besproken. Eveneens is toegelicht welke maatregelen zijn afgefallen en waarom. De meest kansrijke maatregelen zijn door een extern adviesbureau verder uitgewerkt. Voorliggend rapport is het resultaat van dit onderzoek. Het bevat een advies waarbij voor de meest kansrijke maatregelen een inschatting is gemaakt van de haalbaarheid, effectiviteit en kosten.

### 1.1 Conclusies van het onderzoek

Bij aanvang van het onderzoek zijn drie onderzoeksvragen gesteld. Aan de hand van deze vragen worden de conclusies doorlopen.

1. *Is er een andere verkeersstructuur in Maastricht-West of in het omliggende gebied mogelijk met minder hinder voor de omgeving tot gevolg?*

Uit de analyse blijkt dat er weinig basis is voor het aanleggen van grootschalige nieuwe infrastructuur. Uit modelberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteiten in Maastricht-West, afgezien van veranderingen als gevolg van de projecten Noorderbrug en ondertunneling van de A2, nauwelijks meer gaan toenemen in de periode tot 2030. In het onderzoek is daarom onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het verkeer in Maastricht-West met kleinschaligere maatregelen beter te verdelen.

Onderzocht is of door het toevoegen van een extra noord-zuidverbinding, een zogenaamde tangent, autoverkeer kan worden aangetrokken zodat de bestaande verbindingen (ondermeer Hertogsingel en Ruttensingel) worden ontlast. De twee onderzochte varianten trekken echter relatief weinig verkeer aan. Het gewenste positieve effect op de andere wegen in Maastricht-West is hierdoor verwaarloosbaar, waardoor wordt geadviseerd een dergelijk verbinding niet verder uit te werken.



Ook is onderzocht of het mogelijk is om wegverkeer dat op dit moment door Maastricht rijdt tussen Vlaanderen en de A2 om te leiden om Maastricht heen. Zoals hiervoor aangegeven is het op dit moment onhaalbaar om hier een volledig nieuwe rondweg voor te realiseren. Daarom is gekeken of het mogelijk is het verkeer via de N78 in België van en naar de E314 en vervolgens A76 te laten rijden. Dit blijkt echter niet eenvoudig. Behalve dat het om een relatief kleine doorgaande verkeersstroom gaat, blijkt uit modelsimulaties dat de omweg voor dit verkeer groot is en dat ook na het realiseren van fysieke maatregelen waarmee de voorkeursroute wordt gestimuleerd het gewenste effect op de Maastrichtse wegen onvoldoende zal zijn.

Wat wel effect heeft is een vrachtwagenverbod. Gekeken is naar twee opties; een lokaal vrachtwagenverbod en grotere verbodzone. Een zone heeft als nadeel dat behalve het doorgaande verkeer ook de bevoorrading in de zone verboden wordt. Daarom is geconcludeerd dat een lokaal verbod ter hoogte van de grens met België het meest efficiënt is. In de motie van juli 2015 wordt specifiek gesproken over de Tongerseweg. Als een dergelijk verbod alleen op de Tongerseweg wordt ingesteld zal dit onherroepelijk leiden tot het verplaatsen van vrachtverkeer naar bijvoorbeeld de Cannerweg en Via Regia. Daarom is geconcludeerd dat indien gekozen wordt voor een vrachtwagenverbod dit bij voorkeur op alle grensovergangen in Maastricht-West wordt ingevoerd. Er kan hierbij gekozen worden tussen een 24-uursvariant of een nachtelijk verbod. Maastricht-West (en de rest van stad en regio) blijft bereikbaar voor vrachtauto's via de snelweg A2. In sommige gevallen zal een vervoerder te maken krijgen met een omweg wat leidt tot hogere kosten voor de sector. Deze maatregel strookt met het nieuwe nog vast te stellen Kwaliteitsnet Goederenvervoer dat Provincie Limburg (NL) met andere wegbeheerders en ook de vervoersector opstelt. Ook past het binnen het beleid van de Vlaamse overheid (Wegen en Verkeer Limburg) waarbij doorgaande vrachtverkeer wordt gestimuleerd via snelwegen te rijden. Wel zal het constructieve overleg dat met deze stakeholders wordt gevoerd, gecontinueerd moeten worden bij uitwerking van deze maatregel. Er is niet met zekerheid te zeggen dat de maatregel juridisch haalbaar is. Wel zijn er rechterlijke uitspraken bekend die dergelijke vrachtwagenverboden elders in Nederland ondersteunen.

Het sluiten van deze grensovergangen voor specifiek landbouwverkeer heeft vanwege het ontbreken van goede alternatieve routes (als gevolg van de lage snelheid van de voertuigen) dermate veel nadelen voor de sector dat geadviseerd wordt niet over te gaan op een dergelijk verbod. Door middel van een gerichte gedragscampagne en handhaving kan de overlast op een alternatieve wijze worden verminderd. Hierbij dient te worden samengewerkt met de Politie, Openbaar Ministerie en de sector.



Tot slot is de effectiviteit van een herinrichting van de Tongerseweg onderzocht. De huidige inrichting van het deel tussen Javastraat en de grens stamt uit 2006, hetgeen nog vrij jong is, en kan op een aantal punten verbeterd worden. Gedacht wordt een profiel waardoor de snelheid van het wegverkeer wordt verlaagd, de ruimte voor de fietser vergroot. Vernieuwing van de toplaag met het juiste asfalt zal leiden tot een positief effect ten aanzien van trillingen en geluid. Op dit moment wordt de veronderstelling ten aanzien van het trillingseffect nog geverifieerd door een aanvullend onderzoek.

Solitair kan een snelheidsremmer in de Tongerseweg ter hoogte van de grensovergang worden gerealiseerd. De maatregel beoogt de snelheid van het verkeer in beide richtingen af te remmen. Een dergelijke maatregel was reeds voorzien en er is specifiek voor deze maatregel budget beschikbaar. De maatregel heeft ook als niet wordt overgegaan tot reconstructie van de Tongerseweg Javastraat – grens nut. De maatregel is afgestemd met Gemeente Riemst en de Vlaamse overheid.

*2. Welke andere maatregelen zijn er mogelijk op het bestaande wegennet in Maastricht-West met minder hinder voor de omgeving tot gevolg?*

Het stimuleren van alternatieven voor de auto, leidt zoals we zien bij maatregelen onder de vlag van Maastricht Bereikbaar, tot minder autogebruik en is daarmee een kansrijke methode om de leefbaarheid langs drukke wegen te verbeteren. Het stimuleren van de fiets kan door middel van het verbeteren van de radiale fietsverbindingen naar het centrum. Ook kan de positie van de fietser op de interparochiale weg, de tangentiële verbinding tussen de wijken, verbeterd worden. Deze verbeterde infrastructuur verhoogt de veiligheid, de logica van de routes (ook wel leesbaarheid), het comfort en op plekken ook de snelheid en capaciteit voor de fietser. Dit zal leiden tot meer fietsgebruik, deels in plaats van de auto. De kosten voor nieuwe infrastructuur zijn aanzienlijk en het hangt af van de omvang van de verschuiving (modal shift) van auto naar fiets in hoeverre de maatregelen kosteneffectief zijn. Omdat dergelijke maatregelen bijdragen aan de klimaatdoelstelling van Maastricht en ook de gezondheid van nieuwe fietsers zijn de investeringen op meer beleidsgebieden zinvol.

Het verder terugdringen van de auto, door uitbreiding van het autoluwe gebied, draagt bij aan het verblijfs- en leefklimaat van de binnenstad, maar er zijn ook nadelen voor bijvoorbeeld bewoners of ondernemers die minder eenvoudig bij hun woning of winkel komen. Het draagvlak voor een dergelijke maatregel is daarmee cruciaal. Wanneer andere beleidsvelden, zoals economie of verkeersveiligheid, in dezelfde richting wijzen is er mogelijk een groter draagvlak te vinden.



Tot slot is er een beperkte potentie voor een P+R-voorziening in Maastricht-West. Gedacht moet worden aan een parkeerterrein geschikt voor 50 tot 100 auto's. Het ontbreken van een goede locatie in relatie tot kwalitatief hoogwaardig natransport is beperkend voor de realisatie en exploitatie. De omgeving Via Regia ter hoogte van de Dr. Bakstraat lijkt daarbij de meeste mogelijkheden te bieden. Hier is een relatief goede aanrijdroute (Via Regia) en rijden op korte afstand diverse stadsbussen in hoge frequentie richting binnenstad. In het gebied is al sprake van hoge parkeerdruk dus is het vinden van een extra parkeerruimte een noodzakelijke voorwaarde, waarin op dit moment nog niet aan is voldaan. Bij een eventueel vervolg dienen stakeholders zoals Arriva en Q-park worden betrokken.

3. *Zijn er ontwikkelingen en/of kansen op het gebied van infrastructuur aan Belgische zijde die in samenhang met de recente ontwikkelingen aan Nederlandse zijde kunnen leiden tot een minder overlast gevende verkeersstructuur in Maastricht-West en Euregio?*

Er hebben zich geen nieuwe (of tot nu toe onbekende) ontwikkelingen of kansen op het gebied van infrastructuur aan Belgische zijde voorgedaan. Wel is in het voorliggende onderzoek rekening gehouden met de relevante ontwikkelingen economische, demografische en infrastructurele ontwikkelingen in het grensgebied. Sommige van de hiervoor beschreven maatregelen hebben een relatie met Vlaanderen. Deze consequenties zijn voorgelegd aan de Vlaamse overheid (Wegen en Verkeer Limburg) en gemeente Riemst. In het vervolg zal dit overleg gecontinueerd worden. Contacten met gemeente Lanaken lopen gecoördineerd via overleg in het kader van project Noorderbrug.

### 1.2 Stand van zaken overige acties in projectplan

Het projectplan voorzag in een onderzoek naar het herkomstbestemming-patroon (HB-patroon) van het doorgaande vrachtverkeer. Hiervoor zou in mei/juni 2016 een tijdelijke meetopstelling opgezet worden. Vanwege werkzaamheden in Vlaanderen ter hoogte van Riemst en nabij het op- en afritten complex bij de snelweg E313 bij Tongeren is de meting uitgesteld. De werkzaamheden in Riemst zijn eind 2016 afgerond. De werkzaamheden bij de snelweg lopen nog door. In afstemming met het Agentschap Wegen en Verkeer zal bekeken worden wanneer het zinvol is de meting alsnog op te starten. Zonder het gewenste inzicht in het HB-patroon is het onderzoek naar zinvolle verkeersmaatregelen voortgezet. Het adviesbureau heeft hierbij gebruik gemaakt van alternatieve bronnen en staat nadrukkelijk achter gestelde conclusies. Het is afhankelijk van de gekozen vervolgstappen of het nog steeds wenselijk is om het onderzoek naar het HB-patroon alsnog uit te voeren.



Tot slot is de actie met betrekking tot de venstertijden voor het laad- en losverkeer in het kernwinkelgebied uitgevoerd. Vanwege overlast door laad- en losvoertuigen is naast het inrijden ook het uitrijden van het kernwinkelgebied beperkt. Dit is geëffectueerd in april 2016. In eerste instantie is door Handhaving in geval van een overtreding gewezen op de gewijzigde venstertijden. In tweede instantie is door Handhaving bij constatering van overtredingen een proces-verbaal opgesteld. Op basis van enkele rondgangen bestaat de indruk dat het aantal laad- en losvoertuigen na 11 uur is afgenomen.

## 2. Context

De verkeersintensiteiten in Maastricht-West zullen op delen van het wegennet wijzigen als gevolg van de verlegging van de Noorderburg en het gereed komen van de A2. Ook zijn er autonome ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en autogebruik. De hoeveelheid verkeer beïnvloedt de leefbaarheid van de stad en de kwaliteit van de openbare ruimte. Gemeente Maastricht wil onderzoeken of er een andere verkeersstructuur in Maastricht-West mogelijk is met minder hinder naar de omgeving tot gevolg. Of dat andere maatregelen zonder structuuraanpassing van het wegennet bijdragen aan minder verkeershinder.

### *Samenhang met luchtkwaliteit*

De motie 'Luchtkwaliteit binnenstad' – eveneens behandeld in juli 2015 – was ook aanleiding voor de stadsronde op 15 december 2015. Het actieplan 'Luchtkwaliteit' dat mede op basis van deze stadsronde is opgesteld kent grote inhoudelijke samenhang met het projectplan 'Infrastructuur Maastricht-West'. Beide onderzoeken zijn daarom gelijktijdig uitgevoerd en onderling afgestemd.

## 3. Gewenste situatie

Gewenst is om het onderzoeksrapport inclusief advies vrij te geven voor een stadsronde op 17 januari 2017. Tijdens deze stadsronde wordt het rapport gepresenteerd en nader toegelicht. Ook krijgen bewoners en belanghebbenden de gelegenheid te reageren op de analyse en resultaten van het onderzoek.

Op basis van de signalen uit de stadsronde wordt in de raadsronde van 31 januari 2017 een raadspeiling gehouden. Op basis van de signalen uit de raad zal het college met een integraal afgewogen voorstel komen inclusief een financiële onderbouwing.

## 4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid



Met de onderzochte verkeersmaatregelen wordt beoogd de hinder als gevolg van wegverkeer te verminderen. De maatregelen hebben hierdoor een positief effect op het woon-, werk- en verblijfsklimaat en daarmee op gezondheid van de mensen in de stad.

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

Het merendeel van de maatregelen heeft effect op de openbare ruimte. In een later stadium als besloten wordt tot realisatie van specifieke maatregelen zal het effect op beheer en onderhoud worden specifiek in beeld gebracht worden.

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

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

#### **8. Financiën**

Wanneer in een later stadium wordt besloten één of meerdere maatregelen uit te voeren zijn hier kosten mee gemoeid. Voor alle kansrijke maatregelen is een inschatting gemaakt van de kosten (eenmalige investeringen en jaarlijks terugkerende beheer- en onderhoudskosten). In het peilingvoorstel is de kosteninschatting per maatregel opgenomen. Er zijn op dit moment geen financiële middelen beschikbaar. De enige uitzondering hierop is de realisatie van een snelheidsremmer in de Tongerseweg bij de grensovergang. Hiervoor is € 70.000 voorzien in het Mobiliteitsprogramma 2015

#### **9. Aanbestedingen**

De (civieltechnische) werkzaamheden voortvloeiend uit dit pakket aan verkeersmaatregelen zullen worden aanbesteed conform vigerend aanbestedingsbeleid.

#### **10. Participatie tot heden**

Tijdens twee stadsrondes op 15 december 2015 en 29 juni 2016 hebben raadleden, bewoners en andere belanghebbenden kunnen mee discussiëren over de inhoud en tussenresultaten van het onderzoek. Daarnaast hebben de leden van het Platform Luchtkwaliteit Maastricht, Tongerseweg Veilig en Klaar Loch de gelegenheid gehad om te reageren op een concept versie van het voorliggende rapport. Ook heeft overleg plaatsgevonden met diverse betrokken bewoners van



Maastricht-West en is op verzoek van bewoners aan de Tongerseweg een informatieavond gehouden. Deze inbreng is gebruikt bij het uitwerken en afronden van het rapport.

## 11. Voorstel

1. Kennis te nemen van bijgevoegd rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West.
2. In te stemmen met de het vrijgeven van de rapporten voor consultatie tijdens de stadsronde.
3. In te stemmen met bijgevoegd rondbriefje voor de stadsronde van 17 januari 2017.
4. In te stemmen met bijgevoegd peilingvoorstel voor de raadsronde van 31 januari 2017.

## 12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Dinsdag 17 januari 2017	<b>Stadsronde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kennisnemen van onderzoeksresultaten.</li><li>- Debat met stad, gelegenheid te reageren op onderzoeksresultaten.</li><li>- Raadsleden en aanwezigen kunnen vragen stellen.</li></ul>
Dinsdag 31 januari 2017	<b>Raadspeiling</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Peilen van standpunten en mening bij raadsleden.</li></ul>
Februari of later (afhankelijk van uitkomst raadspeiling)	<b>Collegebesluit</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Standpuntvorming op basis van raadspeiling.</li><li>- Het kan zijn dat op onderdelen meer informatie nodig is. Als gevolg hiervan kan per onderdeel een ander tempo gekozen worden.</li></ul>
Maart of later (afhankelijk van raadsagenda)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Stadsronde</li><li>- Raadsronde</li><li>- Raadsvergadering</li></ul>

Collegevoorstel