



Raadsvergadering	
Onderwerp	Verkeersmaatregelen Maastricht-West
Registratienummer	2016-40496
Collegevergadering	13 december 2016
Portefeuillehouder	Aarts
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	RAJ Lebouille 043-350 4637 rik.lebouille@maastricht.nl
Bijlagen	B1_Collegevoorstel Verkeersmaatregelen Maastricht-West B2_Rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West
Ter inzage in raadsportefeuille	-

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Het College van Burgemeester en Wethouders legt het rapport Verkeersmaatregelen Maastricht-West voor aan de stad en de gemeenteraad voor advies. Het rapport is het resultaat van een onderzoek dat is ingezet naar aanleiding van twee moties: 'Uitwerking infrastructuur' en 'Luchtkwaliteit binnenstad' die zijn besproken tijdens de raadsbehandeling van de Kaderbrief 2015 op 7 en 8 juli zijn. Tijdens een stadsronde op 15 december 2015 is gedebatteerd over de onderzoeksaanpak. Op 28 juni 2016 zijn in een nieuwe stadsronde de meest kansrijke maatregelen waarmee de hinder kan worden verminderd gepresenteerd. Ook is toen toegelicht waarom bepaalde maatregelen zijn afgefallen. In voorliggend rapport zijn de meest kansrijke maatregelen uitgewerkt en beoordeeld op basis van effecten, haalbaarheid en kosten. Voordat het college een besluit neemt over het vervolg vraagt zij de Raad om kennis te nemen van de onderzoeksresultaten en het bijbehorende advies en haar mening te geven over de te nemen vervolgstappen.



Peilpunt

Wat is uw mening over de in het rapport geanalyseerde maatregelen en het advies van het onderzoeksbureau ten aanzien van het vervolg?

1. Verdiep op de fietsverbindingen van en naar het centrum. Bepaal in het kader van het nieuwe beleidsplan fiets aan welke verbindingen het meest behoefte is, prioriteer en reserveer hiervoor de benodigde middelen.
2. Realiseer een snelheidsremmer in de Tongerseweg bij de grensovergang.
3. Verdiep op het draagvlak voor een nachtelijk vrachtwagenverbod voor alle grensovergangen met Vlaanderen.
4. Verricht (alsnog) het herkomst-bestemmingsonderzoek vrachtverkeer om na te gaan hoeveel doorgaand verkeer gebruik maakt van de grensovergangen in Maastricht-West en om te bepalen welke omrijdeffecten mogelijkkerwijs gaan plaatsvinden.
5. Peil het draagvlak om extra middelen beschikbaar te stellen voor herinrichting van Tongerseweg van Javastraat tot grens.
6. Verdiep op de mogelijke locaties rondom de Dr. Bakstraat voor het realiseren van een P+R Maastricht-West.
7. Wacht resultaten selectieve afsluiting Randwyck af en bekijk parallel aan voorbereiding Tram Vlaanderen-Maastricht of uitbreiding autoluw gebied rondom Markt zinvol en mogelijk is.
8. Zet in op een gedragscampagne voor landbouwsector. Provincie Limburg heeft het voornemen een dergelijke campagne vorm te geven voor de gehele Provincie Limburg.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context

Bij aanvang van het onderzoek zijn drie onderzoeksvragen gesteld. Deze vragen zijn:

1. Is er een andere verkeersstructuur in Maastricht-West of in het omliggende gebied mogelijk met minder hinder voor de omgeving tot gevolg?
2. Welke andere maatregelen zijn er mogelijk op het bestaande wegennet in Maastricht-West met minder hinder voor de omgeving tot gevolg?
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?



De resultaten van het onderzoek zijn aangegeven in bijgaand collegevoorstel en rapportage.

2. Gewenste situatie

Richtinggevend signalen van de raad aan het college ten aanzien van het vervolg op het onderzoek.

3. Argumenten

Ten aanzien van stimuleren fietsgebruik:

- a) Het aanleggen van goede fietspaden het fietsgebruik stimuleert. De toename in fietsgebruik, deels in plaats zal zijn van de auto.
- b) Diverse routes van en naar het centrum en tussen wijken in Maastricht-West verbeterd kunnen worden.
- c) De kosten voor nieuwe fietsinfrastructuur zoals beschreven in het rapport oplopen tot bijna Euro 17 miljoen exclusief. BTW.
- d) Er is nog geen stadsbrede analyse gemaakt naar welke fietsverbindingen het meeste behoefte is.

Ten aanzien van de inrichting van de Tongerseweg:

- e) Door het profiel van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) aan te passen zal de snelheid van het wegverkeer verlagen en de ruimte voor de fietser groter worden. Bovendien leidt vernieuwing van de toplaag met het juiste asfalt tot een positief effect ten aanzien van trillingen en geluid.
- f) De kosten voor een reconstructie worden geschat op Euro 1,5 mln exclusief BTW.
- g) Een snelheidsremmer in de Tongerseweg ter hoogte van de grensovergang kan solitair 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.



Ten aanzien van een vrachtwagenverbod:

- h) Omwonenden van drukke stadswegen, met name de Tongerseweg, hinder ondervinden in de vorm van geluid en trillingen door vrachtverkeer.
- i) Op een gemiddelde werkdag rijden bijna 1.000 vrachtauto's per etmaal op de Tongerseweg (beide richtingen samen ter hoogte van het droogdal). Het gaat om ongeveer 40 vrachtauto's per nacht (beide richtingen samen ter hoogte van het droogdal). Ruim 10% van het verkeer op de Tongerseweg beide richtingen samen ter hoogte van het droogdal) is vrachtverkeer.
- j) Een deel van het vrachtverkeer op de Tongerseweg doorgaand verkeer is zonder herkomst of bestemming in Maastricht.
- k) 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 geldt een vrachtwagenverbod bij voorkeur op alle grensovergangen in Maastricht-West.
- l) Het invoeren van een vrachtwagenverbod nadelig is voor de vervoersector. Zij zullen moeten omrijden, wat leidt tot hogere productiekosten.
- m) Bevoorrading van Maastricht-West blijft mogelijk via de A2 en maasbruggen. Het merendeel van de huidige bevoorrading maakt in de huidige situatie gebruik van deze routes.
- n) Voor vrachtverkeer met een herkomst en bestemming heel dicht bij de grens wordt de omweg naar verhouding groot. Het is mogelijk voor dit soort specifieke gevallen een ontheffing te verlenen.
- o) De investering eenmalige kosten voor het instellen van een dergelijk vrachtwagenverbod door middel van verkeersborden, een verkeersbesluit en informatiecampagne worden geschat op Euro 50.000 exclusief BTW. De jaarlijkse terugkerende kosten afhangen van keuzes met betrekking tot handhaving en het verlenen van ontheffingen. Uitgaande van automatische handhaving met vijf camerapunten (Euro 20.000 per punt) bedraagt dit Euro 100.000,- exclusief BTW per jaar plus de kosten van in totaal 1 fte voor extra handhaving op straat vanwege buitenlandse kentekens en het verlenen van ontheffingen.

Ten aanzien van P+R Maastricht-West:

- p) Er is potentie voor een P+R Maastricht-West met een capaciteit van ongeveer 50 tot 100 auto's voor verkeer komende van Vlaanderen.
- q) De omgeving van de Dr. Bakstraat is gunstig gelegen vanwege aanrijdroute Via Regia en hoog frequentie busverbinding naar de binnenstad.



Ten aanzien van autoluw gebied in binnenstad:

- r) Op dit moment wordt een pilot opgestart met selectieve toegang Randwyck door middel van camera's. Deze proef zal informatie geven over de voor- en nadelen van deze techniek ten opzichte van de tot nu toe gebruikte selectieve toegangspaaltes.
- s) Zodra de tramhalte op de Maasboulevard wordt gerealiseerd, zal ook het busverkeer richting station Maastricht omklappen naar de route via Bassin en Maasboulevard.

Ten aanzien van verbod op landbouwverkeer op Tongerseweg:

- t) Bewoners aan de Tongerseweg ondervinden hinder door (zwaar) landbouwverkeer.
- u) Geschikte alternatieve routes in plaats van de Tongerseweg zijn niet beschikbaar, waardoor een verbod op landbouwverkeer op de Tongerseweg leidt tot het verplaatsen en mogelijk zelfs vergroten van overlast.
- v) Gelet op de piek van dit type verkeer tijdens de oogstperiode is een campagne in samenwerking met de sector een effectief middel.

4. Alternatieven

In het voorliggende onderzoek zijn ook alternatieve maatregelen beoordeeld. De afgevalen maatregelen, inclusief reden waarom, zijn weergegeven in bijlage 1 van het rapport. Tot slot kan ook worden besloten niets te doen. Dit betekent dat de huidige situatie inclusief hinder blijft bestaan.

5. Financiën

De eenmalige en jaarlijks terugkerende kosten voor het realiseren van de maatregelen hangt sterk af van nog te maken keuzes. Momenteel is er geen dekking voor deze kosten. Dit bedrag zal, indien nodig, in de begroting 2018 moeten worden gereserveerd. Indien de Raad aangeeft een of meerdere maatregelen te willen realiseren zal ten behoeve van het collegevoorstel ook verdiept worden op de financiële consequenties en een dekkingvoorstel worden gedaan.



6. Vervolg

Op basis van de resultaten van deze peiling zal een collegevoorstel worden gemaakt, waarna besluitvorming over de verdere uitvoering plaatsvindt.

7. Participatie

Tijdens twee stadsrondes op 15 december 2015 en 29 juni 2016 hebben raadleden, bewoners en andere belanghebbenden kunnen 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 voorliggende rapport.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,
De Secretaris, De Burgemeester,
P.J. Buijtels. J.T. Penn-te Strake.