

Projectplan infrastructuur Maastricht-West

Versie: 9 maart 2016

1. Aanleiding

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-tunnel. 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. Het is daarom zinvol om na te gaan of er een andere verkeersstructuur in Maastricht-West mogelijk is met minder hinder naar de omgeving tot gevolg. Wellicht zijn er daarnaast andere maatregelen mogelijk zonder structuraanpassing van het wegennet die leiden tot minder hinder naar de omgeving. Gemeente Maastricht wil hier onderzoek naar doen. Aan de basis van dit projectplan ligt de behandeling van een motie en een stadsronde¹.

Dit projectplan beschrijft het probleem, de projectopdracht, het gewenste resultaat en een inschatting van de doorlooptijd en begroting. Dit projectplan wordt na collegebehandeling aan de raad voorgelegd ter vaststelling.

Dit plan heeft een inhoudelijke relatie met het projectplan 'Luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen zoals de verkeersanalyse worden in beide projecten gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat werk dubbel wordt gedaan en dat samenhang ontbreekt.

2. Probleemverkenning

Het gemotoriseerd verkeer in Maastricht-West zorgt voor overlast voornamelijk bij bewoners aan of nabij de hoofdwegen. Die overlast heeft betrekking op hinder door trillingen, geluid, luchtvervuiling en verkeersveiligheid. Hierbij wordt vaak verwezen naar zwaar verkeer (vrachtauto's en landbouwverkeer), maar ook te hardrijden van het overig verkeer. Hierbij bestaat vaak de indruk dat het gaat om internationaal doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in Maastricht zelf, dat regelmatig in de nacht door Maastricht rijdt. Daarnaast worden er verbanden gelegd met bestaande gezondheidsklachten. Tot slot wordt gesproken over overlast bij laden en lossen in de binnenstad. Gemeente Maastricht heeft meer informatie nodig om deze klachten te kunnen duiden.

De overlast zou merkbaar verminderen als de omvang van het verkeer drastisch wordt teruggeschroefd. Los van de haalbaarheid hiervan is een dergelijke doelstelling niet zondermeer wenselijk. Het verkeer is immers een directe resultante van ons dagelijks leven. Maastricht is een stad van ontmoeten. Onze verplaatsingen dragen bij aan onze welvaart. Maastrichtenaren gebruiken de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen ten behoeve van werk, het doen van boodschappen of

¹ Tijdens de raadsbehandeling van de Kaderbrief 2015 op 7 en 8 juli jl. is de motie 'Uitwerking infrastructuur' besproken. Dit heeft geleid tot het collegebesluit op 1 december 2015 en een stadsronde 15 december 2015. Bijbehorende documenten zijn terug te vinden op het raadsinformatiesysteem via <https://maastricht.notudoc.nl/> en de openbare besluitenlijst via <https://maastrichtcollege.notudoc.nl/>.

activiteiten in hun vrije tijd. Ook worden goederen zoals levensmiddelen dagelijks vervoerd met vrachtauto's naar de stad. Goederen die Maastrichtenaren zelf consumeren. Of goederen die worden verkocht aan bezoekers van de stad wat bijdraagt aan de werkgelegenheid in bijvoorbeeld horeca en detailhandel.

Dat neemt niet weg dat gemeente Maastricht zich dient in te zetten om de overlast waar mogelijk te beperken. Als dat niet (uitsluitend) kan door het verminderen van de omvang van het verkeer dan moet gekeken worden naar andere mogelijkheden. Zoals aanpassingen van het wegennet, alternatieven voor de auto of het verminderen of beperken van de meest overlastgevende kenmerken van het autoverkeer. Ook dergelijke maatregelen zijn niet eenvoudig. Verkeer heeft bijvoorbeeld de eigenschap dat het verminderen van verkeer op een plek vaak gepaard gaat met een toename elders. Ook blijken automobilisten weerbarstig bij het verleiden naar de fiets of openbaar vervoer.

3. Projectopdracht

Projectdoelstelling

Gemeentelijk beleid, verwoord in de Structuurvisie Maastricht 2030, is er op gericht een bijdrage te leveren aan een duurzaam leefbare en vitale stad. Het gewenste resultaat van dit project is een maatregelenpakket dat op middellange termijn bijdraagt aan deze doelstelling.

De maatregelen in dit pakket moeten effectief zijn. Ze moeten in andere woorden bijdragen aan het verminderen van de overlast en/of bijdragen aan het verminderen van gezondheidsrisico's. Tot slot moeten de maatregelen ook uitvoerbaar, proportioneel, maatschappelijk gedragen en financieel haalbaar zijn. Verder dienen de economische effecten voor ondernemers in de stad in beeld worden gebracht.

Onderzoeksvragen

Een drietal onderzoeksvragen is gedefinieerd:

1. Is er een andere verkeersstructuur in Maastricht-West 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 verkeerstructuur in Maastricht-West en Euregio?

4. Projectonderdelen

De stadsronde van 15 december heeft een aantal duidelijke onderwerpen opgeleverd die we dienen te adresseren in het vervolgproces. Samen met wat al in het collegebesluit van 1 december is opgenomen leidt dit tot de volgende acties.

Actie 1: Meten en analyseren verkeer

Gemeente Maastricht meet op diverse plekken van het wegennet permanent de snelheid en/of intensiteit van het verkeer. Op basis van deze gegevens, en enkele extra tijdelijke meetopstellingen, is het zinvol een analyse uit te voeren. Deze analyse dient inzicht te geven over het gemotoriseerd verkeer, specifiek:

- de hoeveelheid verkeer (intensiteit per etmaal, in de nacht, maatgevende spits) inclusief ontwikkeling over de jaren,
- naar type (licht en zwaar verkeer),
- de gereden snelheden (etmaal en dagdelen)
- stagnatie van het verkeer (i.v.m. luchtkwaliteit)

Op basis van deze analyse zal het mogelijk moeten zijn om de effectiviteit van potentiële maatregelen in te kunnen schatten. De analyse zal transparant in overleg met bewoners (en overige belanghebbenden) gebeuren. De resultaten uit deze analyse vormen ook onderbouwing voor de probleemanalyse.

Daarnaast weten we onvoldoende over het herkomstbestemming-patroon (HB-patroon) van het verkeer. We weten dus niet hoeveel doorgaand/internationaal verkeer gebruikt maakt van de wegen in Maastricht zoals de Tongerseweg. Hiervoor zal een tijdelijke extra meetopstelling met camera's op strategische plekken opgezet worden. Deze meting is relatief kostbaar, daarom 'liften' we bij voorkeur mee met een al ingepland onderzoek (mei/juni 2016) van Maastricht Bereikbaar waardoor een deel van de kosten wordt bespaard. De exacte opzet dient nog uitgewerkt te worden, maar de insteek is om het personenverkeer via het kenteken van de auto geanonimiseerd in kaart te brengen. Het vrachtverkeer behorend bij het bedrijfsleven zal via het kenteken telefonisch benaderd worden om na te gaan wat het herkomstbestemming-patroon is. Voor zover het Nederlandse kentekens betreft zullen de contactgegevens via RDW worden verkregen. Indien het gaat om buitenlandse kentekens zal aan de hand van bedrijfsnamen op het voertuig (zogenaamde truckspotting) benaderd worden.

We zullen op basis van deze analyse en kwaliteit van de gegevens ook een opzet maken voor een jaarlijkse monitor zodat we indien hier noodzaak toe is de effecten kunnen evalueren.

Resultaat: inzicht in verkeer (hoeveelheid, type, snelheden, stagnatie, ontwikkeling over de jaren en HB-patroon).

Benodigde inzet: eigen uren en inkoop meting.

Actie 2: Referentie verkeer 2030

Maatregelen zullen toekomstvast moeten zijn. Daarom is er inzicht nodig in de omvang van het verkeer op langere termijn. Startpunt zijn de meest recente berekeningen in het kader van de RMP Noorderbrugtracé. Indien noodzakelijk worden deze verrijkt met nieuwe modelberekeningen. Deze analyse gaat in op:

- de belangrijkste autonome trends in mobiliteit en verkeer
- een kwalitatieve en kwantitatieve probleembeschrijving met knelpunten in projectgebied.
- Een gevoeligheidsanalyse op belangrijkste aannames.

Resultaat: inzicht in verkeer op langere termijn zonder aanvullend beleid.

Benodigde inzet: eigen uren en inkoop adviesuren.

Actie 3: Varianten verkeersstructuur

Er zijn in de stadsronde van 15 december jl. diverse opties geopperd om de structuur in Maastricht en daarbuiten te veranderen. Deze en andere varianten zullen worden beoordeeld. Kansrijke varianten zullen nader worden uitgewerkt en op haalbaarheid worden onderzocht. Het kan gaan om extra infrastructuur, maar ook het invoeren van 1-richtingsverkeer. De resultaten uit actie 1) en 2) zullen hierbij worden gebruikt.

Maatregelen die ingebracht zijn tijdens de stadsronde en onderzocht zullen worden zijn:

1. Onderzoeken of het mogelijk is extra milieuzones inclusief buitenlands vrachtauto's in te voeren.
2. Instellen van verbod 's nachts
3. Vervuilende diesels weren uit de binnenstad.
4. Voetpad aanleggen langs Tongerseweg.
5. Via Regia meer inzetten voor vrachtverkeer.
6. Weg optimaal maken en niet zoals nu achterstallig onderhoud in de wacht zetten.
7. Landbouwvoertuigen op Tongerseweg weren.
8. Realiseren rondweg in Veldwezelt en Smeermaas.
9. Nabij grens de Tongerse weg vrachtauto onvriendelijk inrichten.
10. Verbeteren fundering / inrichting van de Tongerseweg
11. Invoeren milieuzone (vrachtauto's en brommers)
12. Reduceren snelheid verkeer
13. Eenrichtingsverkeer invoeren, Tongerseweg alleen stad uit.
14. Weren van het internationaal doorgaand vrachtverkeer
15. Realiseren van een doseerlicht buiten bebouwde kom combineren met P+R
16. Verkeer omleiden via Vroenhoven en Veldwezelt (N78)
17. Realiseren betere fietsvoorzieningen en OV.
18. Realiseren/ontwerpen nieuwe route voor groot/bijzonder verkeer te vervanging van Tongerseweg.
19. Afsluiten Tongerseweg voor nachtelijk verkeer
20. Vanaf Tongersestraat richting Papenstraat eenrichtingsverkeer instellen (geen fiets tegen verkeer)

Daarnaast zullen met de in te huren adviseur indien zinvol ook andere maatregelen uitgewerkt worden.

Resultaat: inzicht in potentiële maatregelen die bijdragen aan een robuust wegennet en tegelijkertijd de overlast verminderen. Dit resultaat vormt het antwoord op onderzoeksvraag 1.

Benodigde inzet: eigen uren en inkoop adviesuren.

Actie 4: Stimuleren andere vervoersvormen

In de stadsronde van 15 december jl. is het stimuleren van fiets en openbaar vervoer verschillende keren aan bod gekomen. Dergelijke maatregelen hebben een stadsbreed karakter en er is bestaand beleid op dit vlak. Beleid dat bovendien actief in de vorm van het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar wordt ingezet. Deze actie behelst het inventariseren van bestaande maatregelen en (potentiële) effecten specifiek voor Maastricht. Daarnaast is concreet genoemd het

realiseren van een P+R aan de westzijde van Maastricht (al dan niet gekoppeld aan een doseerlicht buiten bebouwde kom). In deze actie wordt ook de haalbaarheid van een dergelijke P+R-voorziening onderzocht. De locatie, kosten en effectiviteit komen hierbij aan bod.

Resultaat: inzicht in bestaande maatregelen en (potentiële) effecten bij het stimuleren van andere vervoersvormen. Adequate beslisinformatie over de haalbaarheid van een P+R-voorziening aan de westzijde van Maastricht. Dit resultaat vormt het antwoord op onderzoeksvraag 2.

Benodigde inzet: eigen uren en Maastricht Bereikbaar.

Actie 5: Overleg en afstemming met andere wegbeheerders (B en NL)

Gelet op de internationale context van voorliggend vraagstuk is overleg gewenst met overheden/wegbeheerders in België. Contact wordt gezocht met Riemst (Tongerseweg) en Lanaken (Via Regia, Brusselseweg en Bosscherweg) en indien relevant Provincie Limburg (B), Vlaams Gewest of Federale overheid. Ook Provincie Limburg (NL) heeft recentelijk het wegennet in de provincie gecategoriseerd. Overleg met de provincie is daarom eveneens relevant bij de verkenning naar maatregelen.

Resultaat: afstemming over visie op wegennet, toekomstige plannen en ingrepen. Indien zinvol gezamenlijk planvorming. Dit resultaat vormt het antwoord op onderzoeksvraag 3.

Benodigde inzet: eigen uren.

Actie 6: Weginrichting Tongerseweg

In de stadsronde van 15 december jl. is veelvuldig de inrichting van de Tongerseweg naar voren gekomen. Aan de hand van analyses voor actie 1 t/m 5 zal duidelijk worden in hoeverre aanleiding is om de inrichting van deze en andere (hoofd-)wegen in Maastricht-West aan te pakken. Tenzij deze analyses anders uitwijzen wordt sowieso een snelheidsremmende voorziening in de Tongerseweg aangebracht nabij de grens. Een dergelijke maatregel was al eerder voorzien, maar uitgesteld vanwege ruimtelijke ontwikkelingen. Onderzocht wordt of deze nabij de grens kan worden gerealiseerd. Er dient een ontwerp te worden gemaakt en er zal nog met de Belgische autoriteiten worden overlegd.

Resultaat: Realisatie snelheidsremmende voorziening Tongerseweg nabij grens.

Benodigde inzet: eigen uren en investering.

Actie 7: Verkeersmanagementvisie en Nota Verkeerslichten

Het verkeer wordt in Maastricht aan de hand van verkeerslichten veilig geleid en gestuurd door het netwerk. Afhankelijk van de drukte wordt verschillende regelscenario's toegepast. Bij vervanging en aanleg van nieuwe verkeerslichtinstallaties wordt gewerkt conform de nota verkeerslichten. Beide documenten zijn geactualiseerd, maar nog niet vastgesteld. Na afronding van gemaakte analyses bij actie 1 t/m 5 kan de actualisatie worden afgerond en vastgesteld door het college.

Resultaat: Vaststellen geactualiseerde verkeersmanagementvisie en nota verkeerslichten.

Benodigde inzet: eigen uren.

Actie 8: Laad- en losverkeer binnenstad

Het laad- en losverkeer in het kernwinkelgebied kent venstertijden. In de praktijk worden laad- en losvoertuigen alleen beperkt bij het inrijden van het gebied. Eenmaal binnen is er in de praktijk geen tijdslimiet. Dit gaat gepaard met de nodige overlast. Die overlast wordt onderzocht. Nagegaan wordt hoe de venstertijden duidelijker kunnen worden weergegeven (bebording en voorlichting). Tot slot wordt gekeken of aanvullend handhaving wenselijk is. Aanpassing van de venstertijden en eventueel buiten het winkelgebied nieuwe / aangepaste laad en losplaatsen die minder hinder opleveren?

Resultaat: Verminderen overlast als gevolg van laad- en losverkeer binnenstad.

Benodigde inzet: eigen uren.

5. Projectorganisatie

Het project is als volgt georganiseerd:

Bestuurlijk opdrachtgever: John Aarts

Ambtelijk opdrachtgever: Etienne Westbroek

Ambtelijk opdrachtnemer/projectleider: Rik Lebouille

Onderzoeken: Astrid Vermeulen, Toby Leurs en Rik Lebouille

Leveranciers van advies: Raad, deelnemers stadsronde 15 december 2015 (buurtplatforms, belangenorganisaties, burgers, etc.), Platform Luchtkwaliteit, wegbeheerders, Politie en Maastricht Bereikbaar.

Een extern adviesbureau zal adviseren bij een deel van de acties in projectplan Infrastructuur Maastricht-West en projectplan Luchtkwaliteit. Dit adviesbureau zal in de offertefase worden gevraagd ook haar visie en eigen ervaringen in andere steden op het gebied van luchtkwaliteit in te brengen. Enkele leden van het Platform Luchtkwaliteit zullen worden betrokken bij de selectie van het bureau.

Participatie

Belanghebbenden zijn via e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan de stadsronde op 15 december 2015 jl. Deze stadsronde heeft bijgedragen aan dit projectplan. Deze partijen zullen opnieuw benaderd worden om te reageren op de conceptresultaten die voortkomen uit de acties. De reacties zullen worden verwerkt. De wijze waarop wordt vastgelegd in een reactienota. De conceptresultaten die zullen ook worden voorgelegd aan de raad.

6. Doorlooptijd en begroting

Planning

In tabel 1 is de planning en doorlooptijd van de verschillende projectonderdelen weergegeven.

Tabel 1

Wat	Wanneer
Projectplan vaststellen door college	Februari 2016
Projectplan vaststellen door raad (raadsronde en raadsvergadering)	April 2016
Contracteren extern adviesbureau	Maart 2016
Actie 1: Meten en analyseren verkeer	Maart – juli 2016
Actie 2: Referentie verkeer 2030	April – juni 2016
Actie 3: Varianten verkeersstructuur	Mei – juni 2016
Actie 4: Stimuleren andere vervoersvormen	Maart – juni 2016
Actie 5: Overleg en afstemming wegbeheerders (B en NL)	Maart – juni 2016
Actie 6: Weginrichting Tongerseweg	Maart - oktober 2016
Actie 7: Verkeersmanagementvisie en Nota Verkeerslichten	2 ^e helft 2016
Actie 8: Laad- en losverkeer binnenstad	Maart – juni 2016
Conceptresultaten behandelen in stadsronde	Juni/juli 2016
Verdiepen meest kansrijke maatregelen	Q3 2016
Collegestandpunt over vervolg (afhankelijk van onderzoeksresultaten)	Uiterlijk Q4 2016

Kosten

In tabel 2 is een raming van kosten weergegeven.

Tabel 2

Raming	Inkoop (Euro excl. BTW)
Actie 1: Meten en analyseren verkeer - Analyse op basis van VRI en telpunten - Meting met camera's (ANPR)	€ 65.000
Actie 2: Referentie verkeer 2030 - Analyse met ondermeer verkeersmodel	€ 20.000
Actie 3: Varianten verkeersstructuur - Analyse met ondermeer verkeersmodel	€ 25.000
Actie 4: Stimuleren andere vervoersvormen - Onderzoek door Maastricht Bereikbaar	-
Actie 5: Overleg en afstemming met andere wegbeheerders (B en NL)	-
Actie 6: Weginrichting Tongerseweg - Snelheidsremmende maatregel nabij grens	€ 70.000
Actie 7: Verkeersmanagementvisie en Nota Verkeerslichten	-
Actie 8: Laad- en losverkeer binnenstad	-
Totaal	€ 180.000

Financiering

In onderstaande tabel 3 is een voorstel voor financiering van de kosten opgenomen.

Tabel 3

Wat	Budget	Dekking
- Actie 6: Maatregel Tongerseweg nabij grens	€ 70.000	Mobiliteitsprogramma 2015
- Overige acties	€ 110.000	MJIP Lucht en geluid incl. gebiedsgerichte milieubeleid, € 55.000 in jaarschijven 2015 en 2016