

**Notitie / Memo**

**HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning**

Aan: Gemeente Maastricht  
 Van: Niels Bosch  
 Datum: 09 0000 2016  
 Kopie:  
 Ons kenmerk: T&PBE6046-100-100N001D01  
 Classificatie: Open

**Onderwerp: Verkeersmaatregelen Maastricht-West - toelichting afgevalen maatregelen**

Voor het project 'Maastricht – Verkeer en Lucht' is een longlist opgesteld met verschillende verkeerskundige maatregelen. Deze maatregelen zijn allemaal bedoeld om de doorstroming te verbeteren, de hoeveelheid verkeer af te laten nemen of de veiligheid en/of leefbaarheid te verbeteren. Van alle maatregelen op deze longlist is onderzocht wat de maatregel oplevert en hoe haalbaar deze is. Op basis van deze afweging is van elke maatregel besloten of deze opgenomen zal worden in de shortlist van maatregelen die nog verder uitgediept gaan worden. Zo wordt een shortlist verkregen met maatregelen die in eerste instantie haalbaar en nuttig lijken om de overlast als gevolg van verkeerte verminderen.

Het spreekt voor zich dat het afwijzen van maatregelen voor de shortlist op een gefundeerde manier moet gebeuren. Daarom is in deze memo voor elke maatregel weergegeven wat deze inhoudt, en waarom deze niet in de shortlist opgenomen wordt.

Maatregel	Vergevingsgezinde fietspaden
Type	Weginrichting
Omschrijving en doel	Integreren van vergevingsgezinde fietspaden. Met deze techniek kan met simpele maatregelen de kwaliteit van de fietsinfrastructuur worden verbeterd. Dit resulteert in prettigere fietsroutes met een hogere objectieve verkeersveiligheid.
Effect	Toename veiligheid voor fietsers.
Kosten en haalbaarheid	Gemiddelde kosten, en hoge haalbaarheid.
Reden afwijzing	Deze maatregel moet nog nader worden uitgewerkt om te bepalen of de maatregel realiseerbaar is.

Maatregel	Eenrichtingscircuit centrum
Type	Weginrichting
Omschrijving en doel	Inrichting van een lus om het centrum die in één richting kan worden bereden. Hierdoor worden kruispunten minder hoog belast waardoor de doorstroming verbetert. Maatregel is eerder succesvol toegepast in Tilburg en Roermond.
Effect	De doorstroming neemt licht af, maar de leefbaarheid, luchtkwaliteit en veiligheid nemen toe.
Kosten en haalbaarheid	Gemiddelde kosten, maar lage haalbaarheid.
Reden afwijzing	Reconstructies van wegen zijn voorwaardelijk voor een goede werking. Maatregel leidt voor bepaalde groepen tot lange omrijdtijden. Maatregel is binnen Maastricht slecht te implementeren vanwege het ontbreken van een tweede ring.

Maatregel	Vrijliggend fietspad op Porseleinstraat/Beeldsnijdersdreef
Type	Weginrichting
Omschrijving en doel	Fietsstroken op Porseleinstraat/Beeldsnijdersdreef vervangen door een vrijliggend fietspad. Op deze belangrijke verbinding is uit verkeersveiligheidsperspectief een vrijliggende fietsvoorziening gewenst. Zo wordt de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd en fietsgebruik gemotiveerd. Deze maatregel past bij de uitgangspunten Duurzaam Veilig en de Ontwerpwijzer Fiets. De ruimte lijkt aanwezig te zijn voor de uitvoering van deze maatregel.
Effect	Deze maatregel is positief voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming.
Kosten en haalbaarheid	Gemiddelde kosten, en hoge haalbaarheid.
Reden afwijzing	Deze maatregel moet nog nader worden uitgewerkt om te bepalen of de maatregel realiseerbaar is.

Maatregel	Omleidingsroute A2 - Vlaanderen
Type	Dynamisch Verkeersmanagement
Omschrijving en doel	Bij een gesloten tunnel wordt verkeer over het onderliggende weggennet gestuurd. Samen met de Vlaamse collega's kan bekeken worden of de N78 kan worden gebruikt om in dergelijke gevallen verkeer af te vangen. Door het doorgaande verkeer te stimuleren gebruik te maken van de N78 wordt de overlast voor omwonenden van de Tongerseweg en de Via Regia bij een gesloten tunnel minder. Maatregel kan bijdragen aan het verminderen van de overlast bij incidentele situaties. Maatregel is op te plussen naar algemene reistijdinformatie.
Effect	Zowel de veiligheid als de doorstroming neemt toe.
Kosten en haalbaarheid	Lage kosten, en hoge haalbaarheid.
Reden afwijzing	Deze maatregel moet nog nader worden uitgewerkt om te bepalen of de maatregel realiseerbaar is.

Maatregel	Tweede Noorderbrug
Type	Netwerkaanpassing
Omschrijving en doel	Aanleg van een tweede Noorderbrug ten noorden van de huidige Noorderbrug. Met deze oplossing wordt beoogd dat verkeer van en naar Vlaanderen buiten Maastricht aan de noordzijde wordt afgewikkeld. Doel is het verminderen van de verkeersintensiteit en daarmee de overlast in Maastricht-West zonder herkomst of bestemming in Maastricht.
Effect	Uit modelresultaten lijkt maar een zeer beperkt deel van het verkeer gebruik te gaan maken van deze verbinding.
Kosten en haalbaarheid	Hoge kosten, en lage haalbaarheid.
Reden afwijzing	In het verleden is deze variant onderzocht tijdens de studie Maaskruisend Verkeer. Destijds is deze maatregel afgefallen en is gekozen voor het verleggen van de Noorderbrug. Een tweede Noorderbrug trekt te weinig verkeer aan en zal daardoor weinig effect sorteren en niet kosteffectief zijn.

Maatregel	Nieuwe westelijke rondweg
Type	Netwerkaanpassing
Omschrijving en doel	Aanleg van een verbinding tussen de Tongerseweg, Via Regia en mogelijk zelfs Brusselseweg. Hierdoor hoeft doorgaand verkeer niet via radialen en singels van Maastricht te rijden. Zo wordt de verkeersintensiteit in Maastricht-West verminderd en dus ook de overlast vanwege verkeer zonder herkomst of bestemming in Maastricht.
Effect	Uit modelresultaten lijkt maar een zeer beperkt deel van het verkeer gebruik te gaan maken van deze verbinding.
Kosten en haalbaarheid	Hoge kosten, en lage haalbaarheid.
Reden afwijzing	In het verleden is deze variant onderzocht tijdens de studie naar de A2. Destijds is deze maatregel afgefallen en is gekozen voor het ondertunnelen van de A2. Een westelijke rondweg trekt te weinig verkeer aan en is kostbaar en zal daardoor weinig effect sorteren en niet kosteffectief zijn.

Maatregel	Nieuwe zuidelijke rondweg
Type	Netwerkaanpassing
Omschrijving en doel	Aanleg van een verbinding tussen de grensovergang op de Tongerseweg en de Kennedybrug door St. Pietersberg. Hierdoor kan het verkeer op de Tongerseweg en de Prins Bisschopssingel worden verminderd. Verminderen verkeer en daarmee overlast in Maastricht-West zonder herkomst of bestemming in Maastricht.
Effect	Uit modelresultaten lijkt maar een zeer beperkt deel van het verkeer gebruik te gaan maken van deze verbinding.
Kosten en haalbaarheid	Hoge kosten, en lage haalbaarheid.
Reden afwijzing	Maatregel is door lastige inpassing zeer kostbaar (tunnel door St. Pietersberg). Een zuidelijke rondweg trekt te weinig verkeer aan en zal daardoor weinig effect sorteren en niet kosteffectief zijn.

Maatregel	Eénrichtingsverkeer op Tongerseweg (alleen stad uit) en Via Regia (alleen stad in)
Type	Netwerkaanpassing
Omschrijving en doel	Instellen van éénrichtingsverkeer ter hoogte van de grensovergang richting België op de Tongerseweg en richting Maastricht op de Via Regia. Zo wordt het doorgaand verkeer verdeeld over beide wegen, waardoor overlast als gevolg van verkeer vermindert.
Effect	Deze maatregel heeft op zowel de doorstroming als de economie een negatieve impact.
Kosten en haalbaarheid	Lage kosten, en gemiddelde haalbaarheid.
Reden afwijzing	Instellen van éénrichtingsverkeer op Via Regia en Tongerseweg leidt tot verschuiving naar parallelle structuur, bijvoorbeeld naar Medoclaan. Het verkeer zal vermoedelijk niet afnemen. Hierdoor wordt overlast uitsluitend verplaatst. De verwachting is niet dat met de maatregel de doorstroming verbetert op beide wegen.

Maatregel	Eénrichtingsverkeer ook voor fiets in centrum
Type	Netwerkaanpassing
Omschrijving en doel	Opheffen van tweerichtingsfietsverkeer op huidige éénrichtingsverkeerswegen in het centrum (Tongersestraat, Brusselsestraat en Grote Gracht). Fietsverkeer op deze wegen op fietsstroken in beide richtingen leidt volgens weggebruikers tot onveilige situaties. Zo zou de verkeersveiligheid verbeterd kunnen worden.
Effect	Deze maatregel heeft een negatieve impact op de leefbaarheid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en trillingen.
Kosten en haalbaarheid	Lage kosten, en gemiddelde haalbaarheid.
Reden afwijzing	De ervaring leert dat fietsverkeer zich niet snel laat sturen. Door het verwijderen van de faciliteit en het negeren van het verbod door fietsers zal de verkeersveiligheid eerder afnemen dan toenemen. Het fietsbeleid van gemeente Maastricht is erop gericht om de bereikbaarheid per fiets te optimaliseren zodat het gebruik van de fiets toeneemt. Fietsen is immers gezond, leidt niet tot geluid- of trillingsoverlast, neemt minder ruimte in beslag dan auto's, is emissie vrij en klimaatneutraal. Daarom is een fijnmazig fietsnetwerk in het centrum sterk gewenst. Er zijn geen aanwijzingen dat er gevaarlijke plekken zijn ontstaan na toepassing van tweerichtings fietsverkeer. Daarnaast zal het verbieden van fietsverkeer in tweerichtingen leiden tot een snelheidstoename bij het autoverkeer.

  

Maatregel	Vrachtverkeer naar Via Regia
Type	Verkeersmanagement
Omschrijving en doel	Het aanwijzen van de Via Regia als route voor vrachtverkeer. Door te kiezen voor de Via Regia als ontsluiting voor het vrachtverkeer van het Vlaamse achterland kunnen de andere radialen worden ontzien. Zo wordt de hoeveelheid vrachtverkeer op de Tongerseweg verminderd. De Via Regia kent relatief grote afstand tot de woningen. Ook is het profiel geschikt voor vrachtverkeer.
Effect	De veiligheid neemt licht toe, en ook is de maatregel positief op het gebied van trillingen en economie.
Kosten en haalbaarheid	Lage kosten, en gemiddelde haalbaarheid.
Reden afwijzing	Een toename op de Via Regia leidt in de toekomst, na verlegging Noorderbrug mogelijk tot een toename van het vrachtverkeer via Nobellaan en Fagotstraat, wat onwenselijk is vanwege aanpalende woningen. Met de aanleg van de Belvédèrelaan ontstaat een betere ontsluiting van en naar Vlaanderen. De maatregel leidt vermoedelijk tot meer voertuigkilometers in België.

Maatregel	Realiseren P+R of P+W in combinatie met doseerlicht rand bebouwde kom
Type	Verkeersmanagement
Omschrijving en doel	Realiseren van aantrekkelijke overstappunten van auto naar OV, fiets of voetgangers. Hierdoor wordt de bezoeker of forens naar de binnenstad gestimuleerd om te kiezen voor een milieuvriendelijk vervoermiddel de stad in. Zo wordt de hoeveelheid autoverkeer van en naar binnenstad verminderd.
Effect	Deze maatregel is positief op het gebied van leefbaarheid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, doorstroming en trillingen.
Kosten en haalbaarheid	Gemiddelde kosten, en gemiddelde haalbaarheid.
Reden afwijzing	Er is niet alleen naar locaties buiten de bebouwde kom gekeken. Ook is gezocht naar goede locaties in de stad. Diverse locaties in Maastricht-West zijn onderzocht op kansrijkheid voor P+R en P+W. Maatregel heeft alleen een effect voor verkeer uit westelijke richting met bestemming binnenstad. De potentie is daarmee beperkt tot enkele honderden auto's per dag. De maatregel werkt alleen indien het natransport goed geregeld is (frequent, beschikbaar en betrouwbaar). De locaties buiten of nabij de bebouwde kom-grens vielen af vanwege het ontbreken van goed openbaar vervoer (De brug van Vroenhoven, Dousberg), of vanwege de onlogische ligging (ENCI), te weinig parkeerruimte en geen goede aanrijdroute (Kerk Wolder) of worden pas aantrekkelijk na de komst van een tramlijn (Lanaken). In de stad vielen locaties af vanwege het ontbreken van beschikbare parkeerruimte (Brusselsepoort) of het ontbreken van goed openbaar vervoer (Het Rondeel, parkeergelegenheid Fort Willemweg).

Maatregel	Verbod op gevaarlijke stoffen
Type	Verkeersmanagement
Omschrijving en doel	Verbieden gevaarlijke stoffen op de wegen in Maastricht. Zo wordt de leefkwaliteit verbeterd door een veiligere leefomgeving.
Effect	Maatregel leidt tot een toename van de leefbaarheid.
Kosten en haalbaarheid	NVT
Reden afwijzing	De gemeente Maastricht hanteert al een routeplicht voor gevaarlijke stoffen. Slechts een aantal wegen staan open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit een studie uit 2014 waarin de externe veiligheidsrisico's zijn doorgerekend blijkt het aandeel vervoer van routeplichtige stoffen klein. Ook het externe veiligheidsrisico dat daarmee gemoeid is zeer beperkt. Daarmee is de potentie wat betreft overlast zeer beperkt.