Gemeente Maastricht

Raadsvergadering	9 februari 2021
Volgnummer	105 - 2020
Onderwerp	Reconstructie Tongerseweg
Programmanummer	2 Verkeer, vervoer en waterstaat
Registratienummer	2020.33328
Collegevergadering	8 december 2020
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	EV Groot, de Telefoonnummer: 043-350 4677 viviane.de.groot@maastricht.nl
Bijlagen	Bijlage 1 Raadsbesluit Bijlage 2 Ontwerp Tongerseweg Bijlage 3 Uitkomsten digitale participatie Bijlage 4 Afgevallen varianten

Raadsvoorstel

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De raad wordt gevraagd in te stemmen met de reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens. Hiermee wordt beoogd de overlast van het vrachtverkeer voor de omwonenden te verminderen en de veiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Bij het ontwerpproces zijn bewoners en andere belanghebbenden intensief betrokken. Als uitgangspunt bij het ontwerp is gehanteerd dat er voorlopig geen sprake is van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of op één of meer van de andere grensovergangen met Vlaanderen. Voor de reconstructie is € 5 miljoen nodig, waarvan € 0,48 miljoen wordt bijgedragen door het Rijk. De resterende middelen ad € 4,52 miljoen worden met dit raadsbesluit beschikbaar gesteld uit daarvoor reeds gereserveerde en gelabelde budgetten.

Beslispunten

1. Instemmen met het participatief opgestelde ontwerp voor de reconstructie;
2. Voteren van de gereserveerde middelen uit het raadsvoorstel 'Verkeersmaatregelen Maastricht west' van € 3.500.000;
3. Aanvullend € 1.021.983 voteren, waarbij € 389.753 wordt onttrokken aan de reserve mobiliteitsfonds en € 632.230 wordt geactiveerd ten laste van de Investeringsruimte GRP.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Op 08 oktober 2019 heeft uw raad bij de besluitvorming over de verkeersstudie Maastricht-West ingestemd met het opstarten van het ontwerpproces voor een reconstructie van de Tongerseweg (vanaf de Javastraat tot aan de grens). Uit de verkeersstudie volgde dat met name bewoners van de Tongerseweg stankoverlast, geluidshinder en trillingshinder ervaren en dat zij een gevoel van verkeersonveiligheid hebben. Doel is deze hinder als gevolg van het verkeer langs deze gebiedsontsluitingsweg te verminderen. Uw raad heeft besloten bij het ontwerpproces het STOP-principe als uitgangspunt te hanteren en daarbij als doelstelling het ontmoedigen van doorgaand vrachtverkeer na te streven. Ook is besloten om één jaar na het afronden van de reconstructie een evaluatie uit te voeren van zowel de reconstructieperiode als de gesettelde verkeersstromen daarna, en op basis van die evaluatie te bezien of verdergaande maatregelen ter ontmoediging van vooral het doorgaand vrachtverkeer noodzakelijk zijn. Het streven van het ontwerpproces was om te komen tot een uitvoerbaar en betaalbaar plan met voldoende draagvlak bij bewoners van de Tongerseweg en andere belanghebbenden.

2. Gewenste situatie.

De reconstructie heeft tot doel het verbeteren van het woon- en leefklimaat door het verminderen van de overlast van het vrachtverkeer voor bewoners aan de Tongerseweg én het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers en fietsers.

3. Indicatoren.

De reconstructie van de Tongerseweg (vanaf de Javastraat tot aan de grens) heeft conform raadsvoorstel Verkeersmaatregelen Maastricht West d.d. 08/10/2019 naar verwachting een positief effect op de volgende indicatoren:

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer in de straat

- Aantal verkeersgewonden en verkeersslachtoffers in Maastricht per jaar
- De geluidsbelasting op woningen
- De trillingshinder op woningen
- De luchtkwaliteit in de straat

Samen met de werkgroep wordt een voorstel gemaakt hoe de effecten van de reconstructie worden gemonitord. De monitoring zal bestaan uit een zogenaamde nulmeting en nameting, hierbij wordt in ieder geval gebruik gemaakt van tellingen/metingen (objectieve data) en enquêtes (subjectieve data).

4. Argumenten.

In dit hoofdstuk leest u de argumenten ter onderbouwing van beslispunt 1: Instemmen met het participatief opgestelde ontwerp voor de reconstructie.

1.1 Brede participatie bewoners/ondernemers

Het ontwerp zoals u dat in bijlage 2 kunt vinden is tot stand gekomen na een uitgebreid participatieproces met de buurt. Alle mensen voor wie de Tongerseweg onderdeel uitmaakt van hun directe leefomgeving hebben de mogelijkheid gehad om actief mee te denken in het planvormingsproces. In ‘paragraaf 7. Participatie’ leest u gedetailleerd welke momenten en stappen er afgelopen jaar zijn gezet om tot dit ontwerp te komen. Zonder deze brede inbreng van bewoners/ondernemers was dit ontwerp niet tot stand gekomen. Een belangrijk moment en tussenstap in het ontwerpproces waarmee de inbreng van de omgeving wordt geïllustreerd, was de digitale peiling in juli 2020. Bewoners konden hun voorkeur aangeven voor één van de twee ontwerpen die door de gemeente op basis van de input uit de werkgroep als meest wenselijk werden geacht.

Dit waren de varianten waarbij één variant een fietspad langs de rijbaan heeft liggen over de hele lengte van het plangebied en de andere variant waarbij het fietspad achter een bomenrij en parkeervakken ligt over het grootste gedeelte van het plangebied. Tijdens de peiling bleek dat er veel mensen waren die graag een mengvorm zouden zien tussen beide varianten. Deze variant is eerder in het proces afgevallen om historisch, stedenbouwkundige en landschappelijke redenen. De uitkomsten van de peiling zijn als bijlage 3 toegevoegd.

Vanaf september 2020 heeft de werkgroep in diverse sessies bekeken hoe zoveel mogelijk recht kan worden gedaan aan de wensen van de direct aanwonenden, alle ingebrachte stemmen en

aanvullende opmerkingen. Binnen de werkgroep zijn alle voor- en nadelen in –soms stevige – discussies behandeld. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een gezamenlijke voorkeur in de vorm van een aangepaste mengvorm.

De werkgroep is positief over het ontwerp dat nu voorligt. Zij zien dit als het ontwerp waarin zoveel als mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de wensen en zorgen vanuit de bewoners en de doelstellingen van het ontwerpproces.

1.2 Brede participatie weggebruikers en overige belanghebbenden

Naast de bewoners/ondernemers heeft een klankbordgroep in 3 bijeenkomsten meegekeken naar de plannen. De klankbordgroep bestaat uit: Belgische wegbeheerder, gemeente Riemst, Evofenedex, TLN, Cumela, Lltb, VVN, politie, Fietsersbond, De Lijn, provincie Limburg en VVGM. Ook zij kunnen instemmen met dit ontwerp als het meest optimale ontwerp waarbij alle belangen zo goed als mogelijk geborgd zijn.

1.3 Hoofdlijnen van het ontwerp

De Tongerseweg heeft een lange historie, waardoor de weg heeft kunnen groeien tot een robuuste groene laan. De historische rechte lijn en behoud van het groene karakter waren vanaf het begin belangrijke uitgangspunten voor de reconstructie. Nadeel van een rechte lijn is dat gemotoriseerd verkeer makkelijk te hard kan rijden. Daarom zijn aanleidingen gezocht om ingrepen te doen waarmee de snelheid kan worden verlaagd. Aanleidingen zijn de oversteeklocaties en de historische kern van Wolder, zie de afbeelding ter illustratie. Het aantal oversteeklocaties wordt vergroot van drie naar zeven. Zes van de zeven locaties krijgen een breder middeneiland en gemotoriseerd verkeer hoeft daar niet meer over de fietsvoorziening te rijden. Verkeer moet hierdoor sterker uitbuigen, waardoor de snelheid van gemotoriseerd verkeer vermindert en de veiligheid voor langzaam verkeer wordt vergroot. De historische kern in Wolder krijgt een afwijkende inrichting met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Concept van de Tongerseweg – historische as onderbroken door oversteeklocaties en historische kern Wolder (groen = historische as, blauw vlak = kern Wolder, cirkels = ovesteeklocaties, sterren = bijzondere plekken – kapel, entreegebouw begraafplaats en harmonie)

In de huidige situatie rijdt de fietser direct naast de rijbaan; daarnaast is een ruimte waar geparkeerd kan worden en waar de bomen staan. In het ontwerp is gezocht hoe de voetganger en de fietser meer comfort en veiligheid kunnen krijgen. Op een gebiedontsluitingsweg als de Tongerseweg rijdt de fietser bij voorkeur niet direct naast de rijbaan, maar op afstand gescheiden door een groenstrook of parkeervakken. Deze variant is onderzocht voor de Tongerseweg.

Het blijkt echter niet op alle plekken haalbaar óf wenselijk het fietspad zo ver mogelijk van de rijbaan te leggen, door een combinatie van beperkt beschikbare ruimte, hoge parkeervraag in de openbare ruimte en relatief hoge erfafscheidingen. Door de hoge erfafscheidingen wordt het zicht bij het uitrijden van eigen terreinen beperkt; dit is een risico voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Door deze combinatie van hoge erfafscheidingen, beperkte ruimte en een hoge parkeerdruk kan een fietser zich in het nauw gedrukt voelen. Dit speelt vooral tussen het Godenpad en de Hermesweg.

Aanvullend zijn er meer argumenten waarom het niet overal verstandig is het fietspad op afstand te leggen. Op de projectpagina van de gemeente staat een presentatie met uitgebreidere informatie en ondersteunende beelden.

Daarom is ervoor gekozen op die plekken waar de fietser/voetganger op afstand kan rijden/lopen, dit te doen. Op die plekken waar het het comfort en de veiligheid van de fietser en voetganger ten goede komt, rijdt/loopt de fietser/voetganger direct naast de rijbaan. In onderstaande afbeelding ziet u schematisch waar het langzaam verkeer op afstand rijdt en waar direct naast de rijbaan. Zonder het uitgebreide participatieproces met bewoners/ondernemers was deze mengvorm niet tot stand gekomen.

Afbeelding 1: Schematische weergave ontwerp Tongerseweg (Zwart = gemotoriseerd verkeer, rood = langzaam verkeer, groen = bomen gecombineerd met parkeerplaatsen)

In de paragrafen 1.4 en 1.5 vindt u meer details over het ontwerp. Hierna leest u hoe de positie van het langzaam verkeer varieert binnen de verschillende deelgebieden van het plangebied.

Impressies ontwerp op verschillende locaties

Impressie t.h.v. huisnummer 342

Impressie t.h.v. huisnummer 241

Impressie t.h.v. huisnummer 327

Impressie t.h.v. huisnummer 386

Impressie t.h.v. huisnummer 408

Impressie t.h.v. huisnummer 406

Raadsvoorstel

Javastraat tot aan Godenpad en het deel Felix Bockenstraat tot aan de grens

Het fietspad ligt in deze gedeeltes van de Tongerseweg achter de bomen en parkeervakken. Langzaam verkeer rijdt dus op afstand van de rijbaan. De bebouwingsdichtheid is relatief laag en er zijn veel open ruimtes; daardoor oogt het profiel ruim. De behoefte aan parkeerplaatsen langs de rijbaan is beperkt en er zijn weinig hoge erfafscheidingen. Hierdoor kan langzaam verkeer zich veilig op afstand van de rijbaan verplaatsen. Door de bomen direct langs de rijbaan oogt het profiel nauwer, dit heeft een snelheidsremmend effect. Deze indeling markeert daarmee aan beide zijden van het plangebied de entree.

Godenpad tot aan de Hermesweg

Het fietspad komt naast de rijbaan te liggen. Op dit deel van de weg is er veel bebouwing met nagenoeg geen open ruimtes. Er is een grote behoefte aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In dit gedeelte staan meerdere voertuigen gedeeltelijk op eigen terrein en gedeeltelijk in de openbare ruimte (parkeren met overstek). Als het fietspad op dit deel tegen of nabij de eigen percelen ligt, kan dit parkeren met overstek in de openbare ruimte niet meer, want het fietspad wordt dan geblokkeerd. Dit leidt tot een nog hogere vraag naar parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In dit deel zijn er veel hogere erfafscheidingen. Volle parkeerplaatsen in combinatie met hoge erfafscheidingen zorgen voor een visueel smalle doorgang voor fietsers en voetgangers. Dit is niet prettig om door te lopen/fietsen. Deze hoge erfafscheidingen zorgen er ook voor dat het zicht bij het uitrijden van de eigen terreinen wordt beperkt. Als het fietspad naast deze percelen zou liggen, is er een kans dat een fietser over het hoofd wordt gezien als men een perceel verlaat met de auto. Dit is dus de indeling waar de veiligheid van de fietser beter gewaarborgd is, als hij naast de rijbaan rijdt i.p.v. naast de bebouwing.

Afbeelding: beperkte ruimte bij hoge erfafscheidingen en hoge parkeerdruk

Bewoners kunnen op deze manier ook een praatje maken tussen de geparkeerde auto's, dicht bij hun eigen terrein/woning (een wens uitgesproken door de bewoners). Als het fietspad hier direct naast de percelen zou liggen, was de parkeerdruk in de openbare ruimte hoger. Als voetganger sta je dan niet prettig op het fietspad. Het maken van een praatje moet dan gebeuren tussen de geparkeerde auto's dicht bij de rijbaan, dit is niet prettig met het voorbijrijdende verkeer. Een aanvullende reden dus om het fietspad naast de rijbaan te positioneren in dit gedeelte van de Tongerseweg.

Droogdal (Hermesweg tot aan de Pletzersstraat)

Door het steile talud in het droogdal is het alleen mogelijk het fietspad direct naast de rijbaan te leggen zoals in de huidige situatie. Het talud aanpassen is zeer kostbaar en niet haalbaar, omdat het talud binnen de gemeentelijke eigendomsgrenzen te steil zal worden voor beheer en onderhoud.

Kern Wolder (Pletzersstraat tot aan de Felix Bockenstraat)

De beschikbare ruimte is hier zeer beperkt en daardoor is er weinig ruimte voor groen en parkeren. Het fietspad komt hier naast de rijbaan te liggen.

1.4 Verbeteren positie voetganger en fietser

Op de Tongerseweg is er beperkte ruimte tussen de private eigendommen. In deze beperkte ruimte is het onmogelijk om aan alle randvoorwaarden en de behoeftes van alle verkeersdeelnemers volledig tegemoet te komen. Door de beperkt beschikbare ruimte is het helaas niet mogelijk om een volwaardig trottoir te realiseren, maar de situatie voor voetgangers en fietsers zal flink verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De verbetering wordt behaald op de volgende punten:

- Het aantal oversteeklocaties wordt van drie naar zeven uitgebreid;
- alle oversteeklocaties krijgen een zebrapad;
- op zes van de zeven oversteeklocaties komt een middeneiland. Deze middeneilanden zijn breder dan in de huidige situatie. Gemotoriseerd verkeer moet daardoor op deze locaties rustiger rijden dan in de huidige situatie. Het bredere middeneiland zorgt er ook voor dat voetgangers met bijvoorbeeld een rollator of kinderwagen prettiger in het midden van de weg kunnen staan;
- de oversteeklocaties bij de Diependaalweg, de Felix Bockenstraat, Pletzersstraat en Maconlaan liggen op een plateau. Dit plateau zorgt voor een gepaste snelheid ter hoogte van de oversteekvoorzieningen en meer nadruk op deze oversteeklocaties. Op de andere locaties is het in verband met trillingen en geluid geen optie om een plateau te realiseren;

- ter hoogte van de Diependaalweg, Felix Bockenstraat en Maconlaan worden de middeneilanden over het hele kruispunt opgerekt, waardoor een fietser in twee keer kan oversteken, zonder gebruik te hoeven maken van het zebrapad.
- ter hoogte van de oversteeklocaties hoeft het gemotoriseerde verkeer geen gebruik meer te maken van de fietsvoorziening. In de huidige situatie is dit noodzakelijk voor groot verkeer door de beperkte breedte van de rijloper. Daarnaast is het in de huidige situatie makkelijk doordat de fietsvoorziening een fietsstrook is, die makkelijk overrijdbaar is. In de nieuwe situatie worden de rijlopers breder en ligt het fietspad hoger dan de rijbaan. Hierdoor is het niet meer nodig over de fietsvoorziening te rijden en wordt het ook minder comfortabel;
- de bomen worden vervangen door nieuwe bomen. Hierdoor is het mogelijk fietspaden te verbreden ten opzichte van de huidige situatie. Ook kunnen auto's gunstiger worden geparkeerd, waardoor ze minder snel de voetganger of fietser blokkeren in hun doorgang. De bomen aan de Tongerseweg zijn 90 jaar oud. Uit uitgebreide onderzoeken is gebleken dat de levensduur van veruit de meeste bomen nog maximaal zo'n 15 jaar is. Naar verwachting leiden de werkzaamheden voor de reconstructie tot een flinke afname van deze levensverwachting, mogelijk zelfs tot een halvering van deze verwachting. Uitstel van de reconstructie met 15 jaar, zodat de bomen aan het einde van hun levensduur tegelijk vervangen konden worden met een reconstructie is niet wenselijk in verband met de staat van het asfalt en de hinder van trillingen bij de woningen.
- het peil van de weg wordt verlaagd. Hierdoor komt de ruimte tussen rijbaan en woningen minder scheef te liggen. Dat loopt en fietst prettiger;
- in het ontwerp is veel ruimte voor parkeren in de openbare ruimte. Als deze plaatsen niet worden gebruikt, hebben voetgangers alle ruimte. Dat is een groot deel van de tijd het geval;
- de fietspaden worden over de hele lengte vrijliggend. In de huidige situatie is het pad deels vrijliggend, deels een fietsstrook en gedeeltelijk ontbreekt zelfs een fietspad;
- voetganger en fietser delen op veel locaties elkaars ruimte, als gevolg van ruimtegebrek. In de huidige situatie leidt dit geregeld tot ongewenste confrontaties. De fietser wil hard doorrijden op zijn rode asfaltloper, de voetganger moet maar wijken. In de nieuwe situatie wordt de gedeelde ruimte in klinkers uitgevoerd, zonder kleurverschil tussen voetganger en fietser. Waar mogelijk wordt eigen ruimte voor de voetganger met een ander bestratingsverband duidelijk gemaakt. Dit zorgt voor meer gelijkwaardigheid tussen beide groepen. Voor de fietser is dit iets minder comfortabel dan asfalt, maar te rechtvaardigen

doordat Stappen voor Trappen komt in het STOP-principe. Overigens is op veel locaties het gebruik van klinkers onoverkomelijk als gevolg van de ligging van kabels en leidingen. Door de verbreding komen de paden meer op kabels en leidingen te liggen. De eigenaren hiervan eisen een elementen verharding boven hun kabels en leidingen.

- in de historische kern van Wolder wordt de wegas verschoven en gaat de maximumsnelheid terug naar 30km/h. Nabij de Pletzersstraat staat een pand letterlijk in de weg. Hier maken fietsers en voetgangers op dit moment gebruik van de rijbaan. Door de twee genoemde maatregelen, kan ook hier een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd. Dit fietspad heeft niet de gewenste standaardbreedte, maar maakt het wel prettiger voor fietsers en voetgangers ten opzichte van de huidige situatie. Ter hoogte van de Felix Bockenstraat steken veel kinderen over op weg naar school. In deze zone liggen meerdere horecavoorzieningen met terras, plekken waar mensen willen verblijven. De beperkte breedte van het fietspad, de oversteek en verblijfsfuncties vragen om een maximumsnelheid die lager is dan 50 km/uur. Daarom wordt de maximumsnelheid hier verlaagd naar 30 km/uur. Om deze maximumsnelheid te ondersteunen komt de hele kern op een plateau te liggen, de rijbaanbreedte is smaller passend bij de snelheid en de rijbaan wordt in rood asfalt uitgevoerd. Aanvullend komen hier snelheidsborden die aangeven of de weggebruiker zich aan de maximumsnelheid houdt;
- door de extra oversteeklocaties met sterkere uitbuigingen en verticale snelheidsremmers (plateaus) en het invoeren van de 30-zone zal de gereden snelheid worden verlaagd over de hele lengte van de Tongerseweg. Dit maakt de situatie voor fietsers en voetgangers prettiger dan de huidige situatie. De verkeersmaatregelen kennen relatief korte tussenafstanden. Daardoor wordt het minder interessant hard op te trekken en af te remmen bij een maatregel en zal de snelheid daardoor gelijkmatiger zijn. Dit maakt het voor langzaam verkeer makkelijker in te schatten hoe snel een voertuig zal naderen. Aanvullend wordt met politie en OM bekeken of een snelheidscamera langs de weg geplaatst kan worden.

1.5 Verminderen overlast van het vrachtverkeer

De overlast van het (vracht)verkeer wordt door de volgende maatregelen beperkt:

- Door het vernieuwen van de fundering van de weg en door een vlakke afwerking van de rijbaan (geen oneffenheden, putdeksels zoveel mogelijk uit het rijspoor of volledig vlak uitgevoerd) wordt de overdracht van trillingen sterk verminderd;

- de snelheid wordt vertraagd en gelijkmatiger. Dit zorgt voor minder overlast van geluid en trillingen en minder irritaties door hardrijders;
- de reconstructie zorgt voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, dit voelt prettiger;
- de betonnen banden worden verwijderd, en vervangen door een (afgeschuinde) trottoirband met kolken. De huidige banden tussen rijbaan en fietspad zorgen voor flinke klappen van het vrachtverkeer door de openingen tussen de banden. De nieuwe banden worden doorlopend, ten behoeve van de afwatering worden kolken aangebracht. Hierdoor ontstaan er geen klappen meer als vrachtverkeer over de band rijdt. Dit zorgt voor minder trillingen en geluid.

Verbeteren afwatering

In de huidige situatie gaat de afwatering van de weg richting eigen terreinen, waar het water wordt opgevangen in zogenaamde molgoten, en gaat het water vervolgens richting het dal. Dit leidt op verschillende locaties tot problemen met water. Daarnaast wordt het hemelwater via het gemengde rioolstelsel afgevoerd. In het ontwerp komt de rijbaan lager dan de naastgelegen delen te liggen. De rijbaan wordt zogezegd in de banden gezet. Voor de afwatering wordt een extra hemelriool aangelegd, dat zal uitkomen in het droogdal en hiermee wordt het hemelwater afgekoppeld van het gemengde rioolstelsel. Ook is geconstateerd dat een aantal huisaansluitingen van mindere kwaliteit zijn en deze worden in het kader van de reconstructie vervangen. Beide maatregelen worden gefinancierd vanuit het gemeentelijk rioleringsplan (GRP).

5. Alternatieven.

Gedurende het ontwerpproces zijn in totaal 10 varianten onderzocht.
De verschillende varianten zijn om uiteenlopende redenen (o.a. veiligheid en gebrek aan ruimte) afgevallen. In de bijlage 4 vindt u een overzicht van de afgevallen varianten. Eerder in dit raadsvoorstel hebt u kunnen lezen, dat het brede participatieproces heeft geleid tot een menging van varianten.

6. Financiën.

In het referentieontwerp dat voor lag ten tijde van de raadsbehandeling van het raadsvoorstel ‘Verkeersmaatregelen Maastricht West’ was uitgegaan van een benodigd budget van € 3.5000.000.

Met een detaillering van het ontwerp, mede op basis van een uitgebreid participatieproces, ligt nu een aangepast en aangescherpt definitief ontwerp voor.

Inmiddels is de kostencalculatie geactualiseerd en nauwkeuriger en voor het uitvoeren van het voorgestelde ontwerp voor de reconstructie van de Tongerseweg tussen Javastraat en Grens is conform raming € 5.000.000 exclusief BTW benodigd. De BTW is compensabel.

In het raadsvoorstel 'Verkeersmaatregelen Maastricht West' was het deel van de dekking, € 3.500.000, al voorzien en gereserveerd:

Eigen middelen

- MJIP (Verkeersmaatregelen Maastricht west) € 2.500.000
- Voorziening IBOR Verhardingen € 600.000
- Mobiliteitsfonds € 400.000

Voor de dekking van het aanvullende deel van € 1.500.000 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een financiële bijdrage toegekend voor een bedrag van € 478.017 uit de 'Investeringsimpuls verkeersveiligheid'.
Voor het overige deel stellen wij de raad voor om het Mobiliteitsfonds en (het investeringsvolume van) het Gemeentelijk Riool Plan (GRP) te gebruiken.

Geprobeerd wordt de onttrekking uit mobiliteitsfonds te verlagen door aanvullende financiering te verkrijgen. Vermoedelijk zal hier pas na het raadsbesluit uitsluitsel over zijn, zodat de dekking vooralsnog gehaald wordt uit het mobiliteitsfonds.

Eigen middelen

- Mobiliteitsfonds € 389.753
- GRP € 632.230

Externe middelen

- Investeringsimpuls verkeersveiligheid € 478.017 (Ministerie van I&W)

Voor de uitvoering van het ontwerp vragen wij nu aan de raad om de eerder gereserveerde middelen in het raadsvoorstel ‘Verkeersmaatregelen Maastricht West’ te voteren en aanvullend een onttrekking te doen aan de reserve Mobiliteitsfonds en om een deel te activeren t.l.v. de Investeringsruimte GRP.

	Kosten	Opbrengsten	Dekking	
Structureel				
Incidenteel		€ 478.017		rijkssubsidie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
			€ 600.000	voorziening IBOR Verhardingen
			€ 400.000	(reserve) mobiliteitsfonds
			€ 389.753	(reserve) mobiliteitsfonds: dekkingsvoorstel
Investering	€ 5.000.000	€ -	€ 2.500.000	MJIP (Verkeersmaatregelen Maastricht west)
			€ 632.230	GRP (riolen)
	€ -	€ -	€ -	
Totaal incidenteel	€ 5.000.000	€ 478.017	€ 4.521.983	
Financiële risico's				

Raadsvoorstel

7. Vervolg.

Na een instemmend raadsbesluit worden de volgende stappen doorlopen

- Het project wordt aanbesteed via een nationaal openbare aanbesteding;
- In het voorjaar zal een meting gedaan worden van de huidige situatie ten behoeve van monitoring. In ieder geval snelheid, intensiteit en mening buurtbewoners;
- De uitvoering op straat start rond de zomer van 2021 en is gereed rond het einde van 2021;
- De evaluatie vindt plaats een jaar na oplevering, met de werkgroep wordt nog besproken hoe deze evaluatie wordt vormgegeven.

8. Participatie

7.1 Participatie tot op heden

Er zijn in dit proces veel verschillende belanghebbenden met uiteenlopende belangen. Daarom is ervoor gekozen het ontwerpproces als een breed participatieproces op te zetten. Het belangrijkste voor de (bewoners/ondernemers van de) Tongerseweg is het verbeteren van de leefkwaliteit met inachtneming van de verschillende functies van de weg. Daarom is ervoor gekozen om het ontwerp in nauw overleg met de omwonenden te maken. Zij hebben op verschillende manieren kunnen participeren:

- Via een digitale kaart hebben mensen van 21 oktober tot 10 november 2019 de volgende informatie kunnen delen:
    - Wat wilt u behouden?
    - Wat wilt u niet?
    - Wat mogen we volgens u niet vergeten als we aan de slag gaan met de reconstructie van de Tongerseweg?

  Op de kaart zijn 36 reacties door 13 personen geplaatst.
- Op 4 november 2019 heeft een inspiratiesessie plaatsgevonden; deze was vrij toegankelijk voor iedereen. Bij de bijeenkomst waren ongeveer 60 aanwezigen.
  De uitnodigingen voor de inspiratiesessie en digitale kaart zijn in de vorm van een huis-aan-huisbrief verspreid aan alle adressen aan de Tongerseweg, adressen met een tuin aan de Tongerseweg en adressen in de zijstraten tot de eerstvolgende zijstraat (=verspreidingsgebied).
- Tijdens de inspiratiesessie hebben geïnteresseerden zich kunnen aanmelden voor een werkgroep.
- De werkgroep bestaat uit circa 17 personen. Met hen zijn verschillende bijeenkomsten gehouden om tot een plan voor de reconstructie te komen. De werkgroep is tot aan de start van de corona-uitbraak op de volgende momenten bij elkaar geweest: 11 december 2019, 14 januari 2020, 19 februari 2020 en 11 maart 2020.
- Een van de gevolgen van de corona-uitbraak en de adviezen van de Rijksoverheid/RIVM was dat de werkgroep niet meer tegelijkertijd met elkaar om tafel kon. Met een kleine werkgroep van 5 personen heeft op 1 mei 2020 een vijfde werkgroepbijeenkomst plaatsgevonden. De resultaten zijn vervolgens aan de andere leden van de werkgroep doorgegeven en er heeft via mail een discussie plaats gevonden. Ook hebben verschillende een-op-een gesprekken met leden van de werkgroep plaatsgevonden.
- Er zijn twee varianten voorgelegd met een digitale peiling. Mensen zijn op 29 juni via een huis-aan-huisbrief geïnformeerd over de mogelijkheden om de plannen te bekijken en te stemmen. Voor de verspreiding is het eerdere verspreidingsgebied aangehouden.
- In verband met de maatregelen rondom het indammen van het coronavirus was de informatievoorziening en de stemmogelijkheid digitaal. Via de projectpagina op de website van de gemeente zagen bezoekers een rapportage waarin het proces en de ontwerpvarianten werden toegelicht en op een digitale kaart kon men twee ontwerpvarianten

bekijken, die door de gemeente op basis van de input uit de werkgroep als meest wenselijk werden geacht. Op de digitale kaart konden mensen een opmerking achterlaten en een keuze voor een van de twee varianten aangeven. Mensen die geen gebruik kunnen maken van digitale middelen of vragen hadden, konden persoonlijk contact op te nemen met de projectleider. De stemperiode liep oorspronkelijk van 29 juni tot en met 19 juli, maar is verlengd tot 2 augustus 2020.

Er zijn 425 unieke stemmen ontvangen voor de varianten en er zijn 78 opmerkingen (22 personen) in de digitale kaart geplaatst.

Met 3 personen is persoonlijk gesproken.

- Op 12 juli heeft de vereniging Tongerseweg Veilig een informatiebijeenkomst georganiseerd. Hier is de gemeente aanwezig geweest met 4 personen.
- Vanaf september is de werkgroep weer fysiek bij elkaar gekomen op de volgende momenten: 2 september 2020, 17 september 2020, 28 september 2020, 16 oktober 2020 en 09 november 2020. De werkgroep was eerder niet gelijkmatig verdeeld over de Tongerseweg. Na de digitale participatie zijn een aantal mensen actief benaderd om deel te nemen aan de werkgroep.
- Begin oktober artikel in het buurtblad Wolder met een update over het ontwerpproces.
- Op 16 oktober is het ontwerp met de werkgroep ten oosten van het droogdal besproken, maar op dat moment waren drie personen uit dit deel van de weg niet aanwezig. Met hen is op 29 oktober 2020 separaat naar de plannen gekeken.
- Sinds 26 oktober wordt het ontwerp via de projectpagina op de website van de gemeente getoond. Hier staat een filmpje van de presentatie, de ontwerptekeningen en een overzicht van veel gestelde vragen en antwoorden. De buurt is geïnformeerd via een huis-aan-huisbrief op 24 oktober. Voor de verspreiding is het eerdere verspreidingsgebied aangehouden.

  Via de brief hadden de mensen de mogelijkheid om zich aan te melden voor twee digitale of één fysieke bijeenkomst om vragen over de ontwerpen te stellen. Mensen die geen gebruik kunnen maken van digitale middelen of er niet uitkwamen is de mogelijkheid geboden persoonlijk contact op te nemen met de projectleider. Er zijn geen aanmeldingen voor de bijeenkomsten geweest. Wel zijn er meerdere vragen per mail en telefoon gesteld en heeft de projectleider deze vragen –deels op locatie- beantwoord.

De gebruikers van de weg zijn via vertegenwoordigers in een klankbordgroep op verschillende momenten bijgepraat over de planvorming en naar hun mening gevraagd. In de klankbordgroep zitten de Belgische wegbeheerder, gemeente Riemst, Evofenedex, TLN, Cumela, Lltb, VVN, politie, Fietsersbond, De Lijn, provincie Limburg en VVGM. Zij zijn driemaal betrokken geweest op de momenten 23 oktober 2019, 10 maart 2020 en 15 oktober 2020.

7.2 Afstemming tijdens de realisatiefase en evaluatie

De aannemer doet een voorstel over de bereikbaarheid tijdens de bouwperiode, dit is een van de beoordelingscriteria binnen de aanbesteding. De aannemer heeft de taak omgeving goed te informeren over de bereikbaarheid tijdens de bouw.

Conform afspraak worden de effecten van de reconstructie gemonitord. Samen met de werkgroep wordt hier nader invulling aan gegeven. De monitoring zal in elk geval bestaan uit een meting voor de werkzaamheden starten en een meting een jaar na oplevering.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris, De Burgemeester,

R.E.C. Kleijnen. J.M. Penn-te Strake.

Raadsvoorstel

Gemeente Maastricht

Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 8 december 2020, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2020.33328;

BESLUIT:

1. Instemmen met het participatief opgestelde ontwerp voor de reconstructie;
2. Voteren van de gereserveerde middelen uit het raadsvoorstel 'Verkeersmaatregelen Maastricht west' van € 3.500.000;
3. Aanvullend € 1.021.983 voteren, waarbij € 389.753 wordt onttrokken aan de reserve mobiliteitsfonds en € 632.230 wordt geactiveerd ten laste van de Investeringsruimte GRP.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 9 februari 2021

de griffier, de voorzitter,

{{esl:Signer1:Signature:size(200,50)}} {{esl:Signer2:Signature:size(200,50)}}

Raadsbesluit