PROJECTOPDRACHT:
Ringweg Margraten

Bestuurlijk opdrachtgever:	*College van burgemeester en wethouders*
Ambtelijk opdrachtnemer	*Afdelingshoofd Fysiek Domein: Thei Ruijters*
Steller:	*Joep Mertens/Ralph Dreessen*
Coördinerend wethouder:	*Jan Weling*
Programma in begroting:	*Programma 4: Wonen en mobiliteit*
Startdatum:	*Q1-2024*
Beoogde einddatum:	*2032*

AANLEIDING

In het bestuursakkoord “Goed leven in elke kern” 2023-2027 is aangegeven dat: “*er een onderzoek moet worden uitgevoerd naar een betere en veiligere verkeersdoorstroming in en rondom de kern Margraten*”. Het leefklimaat en de bereikbaarheid van de kern Margraten staat onder druk door zwaar- en toeristisch verkeer komende en gaande vanuit en naar Valkenburg aan de Geul. In het kader hiervan wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en daarmee de verkeersveiligheid rondom de kern Margraten te verbeteren. Zo zal er onder andere onderzoek worden gedaan naar een natuur- en landschap inclusieve randweg vanaf bedrijventerrein Aan de Fremme richting Eijkerweg.”

De kern Margraten is een dorpskern die gebouwd is aan de Rijksweg Maastricht-Vaals N278. In de 12e eeuw is het plateau van Margraten ontgonnen. In de 14e eeuw is de toren van de huidige kerk gebouwd, de Sint Margaritakerk, waar de naam Margraten ook van afkomstig is. Tussen 1826-1828 is het gedeelte Maastricht-Vaals als steenweg aangelegd op aandringen van de Kamer Van Koophandel. De Rijksweg N278 is een van de oudste en langste oost-westverbindingen van Europa van Novgorod (Rusland) naar Brugge. Begin van de vorige eeuw liep door Margraten de stoomtram Maastricht-Vaals en was er een halteplaats aan de Rijksweg. De goede grond op het plateau van Margraten zorgde voor veel landbouw en fruitteelt. Aan de Rijksweg is dan ook de fruitveiling gevestigd, die later naar de Fremme is verplaatst. De Rijksweg heeft een cruciale rol gehad in de ontwikkeling van de kern Margraten.

Toch zorgt diezelfde Rijksweg ook voor een barrière. De weg splitst Termaar en Margraten van elkaar af. Het is de verbindingsweg tussen Maastricht en Vaals, maar tevens ook de verbinding voor logistiek verkeer naar de kern Valkenburg, een andere centrumkern in Zuid-Limburg. Met de komst van de A76 en A79 is de hoofdverbinding Aken-Maastricht vervallen, maar is de weg meer een ontsluitingsweg ten behoeve van de dorpen en gehuchten in het Heuvelland. Van oorsprong was de Pastoor Brouwersstraat / Eijkerstraat / Eijkerweg een verbinding tussen de N278 en de kern Valkenburg en rijdt het vracht- en toeristisch verkeer bijna letterlijk tussen de voormalige boerderijen en over het kerkplein van Margraten naar Valkenburg. Later met de komst van bedrijventerrein Aan de Fremme is een gedeelte van dit verkeer afgevangen en werd de Holstraat hiervoor gebruikt: een smalle holle weg. Met de komst van het bestemmingsplan Heiligerweg is de Amalialaan aangelegd die de functie gebiedsontsluitingsweg kreeg en de kern Margraten moest gaan ontzien.

Begin jaren 70 werd de Julianalaan aangelegd. De openbare ruimte werd vrij ruim opgezet met de bedoeling om ooit deze weg te gebruiken als alternatieve ontsluitingsroute voor de kern Margraten.

Gesteld kan worden dat de verkeersproblematiek de kern al enige decennia in de greep heeft. Dat er wel op is voorgesorteerd maar nooit echt tot een oplossing heeft geleid.

Daarnaast spelen een aantal regionale ontwikkelingen die van invloed zijn op de kern Margraten.

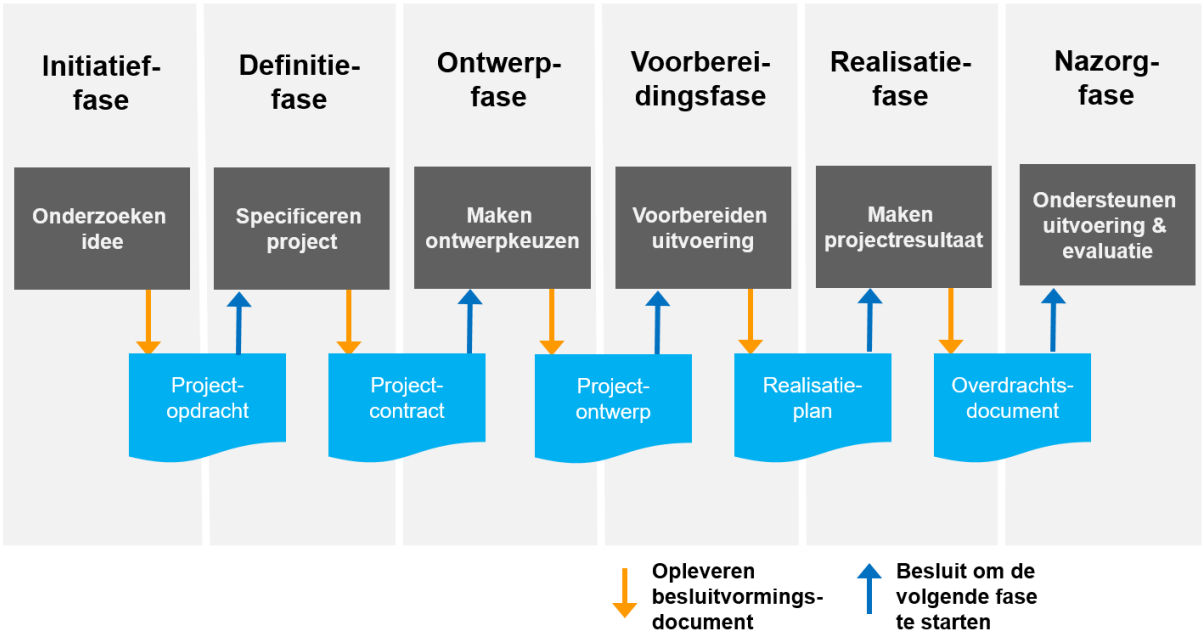
- Margraten heeft één van de belangrijkste bedrijventerreinen van de gemeente Eijsden-Margraten en dus een ontsluitingsbehoefte van middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Aan dit bedrijventerrein ligt de fruitveiling die onlangs is gefuseerd met de fruitveiling in Geldermalsen en heeft dus een verkeersaanzuigende werking. Ook voor de gemeente Gulpen-Wittem is het bedrijventerrein Aan de Fremme een locatie voor lokale ondernemers. Men ziet dus ook dat bedrijven met van oorsprong Gulpense afkomst gevestigd zijn Aan de Fremme. Binnen de scope van dit project is tevens een uitbreiding van het bedrijventerrein Aan de Fremme mogelijk
- Ook bouwmaterialenhandel Jan Opreij is hier gevestigd, welke in de regio een grote leverancier is van bouwmaterialen met een tweede locatie op het bedrijventerrein de Horsel in Nuth.
- Margraten is de tweede grote kern van de gemeente Eijsden-Margraten en het gemeentehuis is gevestigd aan het Amerikaplein.
- Volgens panorama Zuid-Limburg (een inspiratiedocument van het BKO Zuid-Limburg) is Margraten een van de centrumkernen van Zuid-Limburg. Alle basisvoorzieningen zouden minimaal aanwezig moeten zijn. Die ook voor de omliggende dorpskernen en gehuchten dienst moeten doen.
- Kijkend naar de woningbouwopgave Eijsden Margraten en hieraan te voldoen, dan is Margraten aantrekkelijk voor bouwontwikkeling. Dit omdat de kern via het openbaar vervoer goed is ontsloten en beschikt over de juiste voorzieningen (zowel commercieel als maatschappelijk) Hierbij is te denken aan huisvesting van statushouders en levensloopbestendig wonen. Binnen de scope van dit project is tevens een uitbreiding van woningbouw mogelijk aan het gebied Trichterweg-Koningswinkel.



EINDDOEL

Het realiseren van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur voor de kern Margraten waarbij de dorpskern van Margraten wordt ontlast van te veel (interlokaal) verkeer, de ontwikkeling en uitbreiding van de kern Margraten verantwoord kan worden uitgevoerd en de leefbaarheid wordt bevorderd.

PROJECTFASERING



In bovenstaande figuur is de fasering van het project weergegeven. Het resultaat van iedere fase wordt gerapporteerd aan het college en vastgesteld en is hiermee een besluit om de volgende fase te starten. Binnen de meerjarenbegroting zijn er nog geen middelen voorzien om dit project in uitvoering te brengen. Er zal dus een moment komen waarop de raad middelen moet voteren om dit project in uitvoering te nemen.

Het voorliggend document (Projectopdracht) markeert het einde van de Initiatieffase en is hiermee tevens het startmoment van de Definitiefase. In Definitiefase wordt duidelijk aan welke eisen het resultaat (lees: EINDDOEL) moet voldoen. Deze eisen komen mede voort uit de conclusie van een haalbaarheidsonderzoek naar een betere en veiligere verkeersdoorstroming in en rondom de Margraten die in de definitiefase moet worden doorlopen. De specifieke kaders van de onderzoeksvraag moeten nog gedefinieerd worden welke tussentijds worden afgestemd met het college van Burgemeester en Wethouders. Dit moet allemaal landen in een beslisdocument welke aan het eind van de definitiefase wordt opgesteld en ter besluitvorming wordt voorgelegd. Hierna kan pas worden gestart met de Ontwerpfase. In het beslisdocument o.a. opgenomen;

- Programma van eisen (voor ontwerpfase)
- Honorering van wensen
- Planning vervolgtraject
- Financiën/Projectbegroting
- Participatie

RISICOPROFIEL (kritische succesfactoren)

Een onderzoek als bovenstaand vergt veel studie en onderzoek. Gelet op de urgente problematiek met name rond de Pastoor Brouwersstraat en de Amalialaan is het de vraag of daar tijd voor is. Van de andere kant is een gedegen onderzoek en studie met een juist afwegingskader met een goede structurele oplossing het juiste perspectief om de leefbaarheid in de kern Margraten duurzaam te verbeteren. Voldoende aandacht is nodig om betrokken partijen mee te nemen in het proces en voldoende draagvlak te creëren. Immers het zullen met name partijen/ grondeigenaren in het gebied zijn, die met de gewenste ontwikkelingen mee zullen moeten werken, omdat de grondpositie van de gemeente erg beperkt is.

Een dergelijke opgave vraagt om een duchtige investering. De raad moet bereid zijn zowel tijd als geld te investeren in een structurele oplossing van dit probleem. Ter indicatie een ringweg om een kern als Margraten kost tussen de € 75-100 miljoen.

Randvoorwaarden

Financieel

In de begroting 2024-2027 is voor de jaarschijven 2024 en 2025 jaarlijks € 40.000 opgenomen ten behoeve van het haalbaarheidsonderzoek naar een betere en veiligere verkeersdoorstroming in en rondom de kern Margraten. Een investeringskrediet voor het realiseren van de ringweg of de oplossing is NIET opgenomen in de meerjarenbegroting 2024-2027.

Organisatie

Het project vraagt, met het doorlopen van de Definitiefase, om een projectstructuur en -aanpak waarbij veel disciplines betrokken zijn: Te denken valt aan:

- Ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling/woningbouw, ruimtelijke en vergunningen
- Civiel techniek: realiseren van de oplossing
- Landschap: landschappelijke inpassing
- Grondzaken : aan te kopen/ te ruilen gronden.
- Financiën: de juiste investeringsvorm en middelen in de begroting, mogelijk is een exploitatie te bedenken om een gedeelte van de kosten te dragen.
- Communicatie en met name participatie is een erg belangrijk aandachtspunt.

College van burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders neemt besluiten die nodig zijn met het oog op de voortgang van het proces alsmede neemt besluiten over stukken die voorgelegd worden aan de raad. Wethouder Verkeer en Mobiliteit is de projectwethouder en informeert periodiek college en raad over de voortgang.

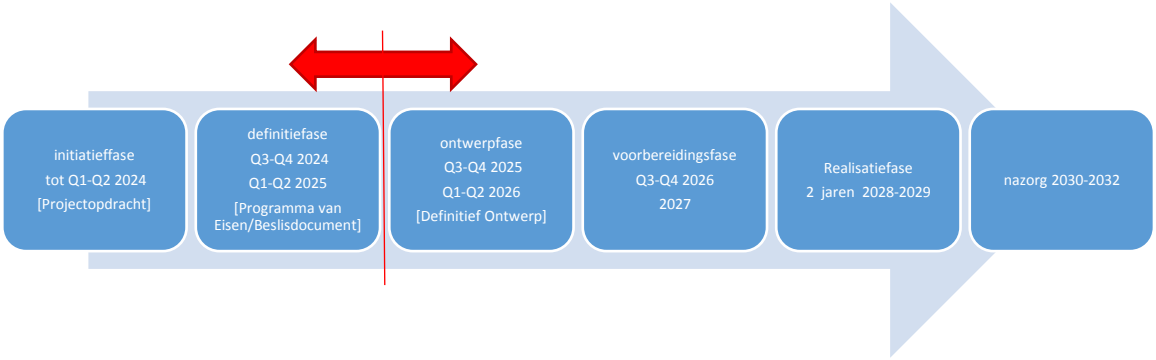
Projectgroep

De projectgroep bestaat uit medewerkers van de ambtelijke organisatie van verschillende vakdisciplines, waar nodig ondersteund door deskundigen/ adviseurs.

- projectleider - Ralph Dreessen
- Beleidsadviseur Civiel – Joep Mertens
- Beleidsadviseur Landschap – Bèr Houben
- Medewerker RO-wonen Patrick Daggenvoorde
- Medewerker projectbureau Rick van den Bogart (optioneel ter zake ontwikkeling BP Bloesemgaard)
- Medewerker Verkeer en Mobiliteit (linking-pin naar verkeerscommissie) – Twan Wilmes
- Medewerker grondzaken – Debby Jover
- Adviseur Financiën (op afroep) – Eric van Bijnen

- Consulent Communicatie (op afroep) – Anouk Broex

Planning



In bovenstaande figuur is doorlooptijd van de verschillende projectfasen weergegeven. Het resultaat van iedere fase wordt gerapporteerd aan het college en vastgesteld. Binnen de meerjarenbegroting zijn er nog geen middelen voorzien om dit project in uitvoering te brengen. Er zal dus een moment komen waarop de raad middelen moet voteren om dit project in uitvoering te nemen.

COMMUNICATIE/ INFORMATIE

Binnen het project zijn diverse actoren actief. De direct betrokken bewoners die nu de meeste overlast ondervinden. De bedrijven die bevoorraad worden en zelf producten uitleveren. Bewoners van Margraten en omgeving. Eigenaren van gronden waar ontwikkelingen mogelijk zijn. Lokale natuurorganisatie en of heemkunde vereniging. Elke groep heeft zijn eigen rol en achterban en zal op het juiste moment en niveau van informatie moeten worden voorzien. Mogelijk dat we vanuit ieders rol kijken om een klankbordgroep in te stellen om hun vanaf het begin mee te nemen in afwegingskader en oplossingsrichting.

Betrokkenen

Belangrijke betrokkenen binnen het project zijn:

- Omgeving/Bewoners
- Grondeigenaren
- Gemeente Gulpen-Wittem
- Gemeente Valkenburg
- Limburgse werkgeversorganisatie
- Provincie Limburg
- Heemkunde vereniging Margraten
- WML
- Waterschap Limburg
- Stichting het Limburgs Landschap
- LLTB

Via een belanghebbenden en omgevingsmanagement zullen deze betrokkenen bij het project worden betrokken.

Raad

De raad wordt tussentijds geïnformeerd middels raadsinfosessie(s) of raadsinformatiebrieven over de voortgang van o.a. dit traject.

PARTICIPATIE



In het gehele traject is er veel inbreng voor betrokkenen. Zo zullen we regelmatig ondernemers alsmede bewoners moeten raadplegen om mee te denken in mogelijke oplossingen en afwegingen die we moeten maken. Mogelijk dat er ook adviezen nodig zijn vanuit bijvoorbeeld de LLTB of natuurorganisaties om grote gebieden om te vormen naar natuur of bufferzones of ter ontsluiting van landbouwgebieden.
Daarnaast kan het mogelijk zijn dat in de potentiële eindoplossing tevens een ontwikkelmogelijkheid zit voor rode ontwikkeling, woningbouw of bedrijventerrein, waarbij projectontwikkelaars mee kunnen beslissen ten aanzien van de ontwikkeling via een PPS-constructie of anterieure overeenkomst.

SOCIAL RETURN

Binnen deze fase van dit project wordt geen sociaal return toegepast.

AANDACHTSPUNTEN

Andere aandachtspunten zijn:

- Een mogelijk aandachtspunt is de Amerikaanse begraafplaats. Eigenlijk is dit een stukje Amerikaans grondgebied in Nederland, dat we als overheid hebben te respecteren. Dus ontwikkelingen rondom de Amerikaanse begraafplaats moeten in goed overleg plaatsvinden met de verantwoordelijken ter plaatse. Daarnaast biedt dit ook een kans. Mogelijk kunnen we de ingang van de Amerikaanse begraafplaats (wat een landmark is voor Margraten) extra aandacht in een verkeerskundig ontwerp kunnen maken.