

Inspraak Tongerseweg Veilig (M. den Broeder) over de Kaderbrief 2017, 4 juli 2017.

(gesproken tekst geldt)

Goedenavond dames en heren, mijn naam is Marianne den Broeder en ik spreek voor Tongerseweg Veilig. Ik wil u feiten geven die van belang zijn bij het onderdeel mobiliteit van de kaderbrief.

1. Definitief besluit

Wij hebben een brief ontvangen die inhoudt dat het college juridisch gezien heeft besloten de Tongerseweg voor 3,5 miljoen op te knappen en af te zien van een truckverbod. Voor de financiële kant met het voorbehoud dat de raad dat goed moet vinden. Voor het truckverbod geldt dat niet, het college is daarvoor zelfstandig bevoegd. Op 6 augustus wordt dit besluit juridisch onaantastbaar, inclusief de overweging dat een truckverbod onevenredig is. Hoewel het college wettelijk verplicht was ons in daarover in zijn brief duidelijke informatie te geven wordt dit verzwegen. Niet alleen doet dit op hoogst onbehoorlijke wijze afbreuk aan de rechten van alle belanghebbende Maastrichtenaren, dus van iedereen die woont langs een vrachtroute in Maastricht-West, het degradeert ook nog eens de raadsbespreking van de infrastructuur Maastricht-West in september, en daarmee de raadsbrede motie van 2015, tot poppenkast.

2. Geen rapport, essentiële informatie ontbreekt

Van u wordt budget gevraagd, maar de bijbehorende informatie, die al beschikbaar is sinds 8 mei, krijgt u daar niet bij.

Aan de krant vertelt de wethouder het halve verhaal. En precies datgene wat hij voor de krant en voor u achterhoudt maakt groot verschil. Het rapport over de fundering en de trillingen benadrukt dat de ergste trillingen komen door de malle obstakels die in 2006 zijn aangelegd. Dat is nu juist niet de manier om de ellende van het vrachtverkeer op te lossen. Maar het college besluit gewoon een nieuw obstakel te gaan uitproberen, nog voordat u geld beschikbaar heeft gesteld of zelfs over het plan heeft kunnen spreken. Want dat gebeurt pas in september.

3. Desinformatie in de krant

In de krant zegt de wethouder dat een truckverbod "niet realistisch" is en zet hij buurten tegen elkaar op met zijn waterbedredenering. Dat klopt niet en is helemaal niet aan de orde. U wacht nu al twee jaar op informatie over een truckverbod in héél Maastricht West. Ook wij hebben altijd gepleit voor maatregelen die andere buurten ontzien! De wethouder bedient zich van desinformatie en vervuult de discussie. U kunt dat helemaal buiten beschouwing laten.

4. Dat het kan is bewezen

Dat waterbedeffect is een veronderstelling die het college erbij sleept. Tegenbewijs wordt verzwegen. Ieder onwelgevallig onderzoek wordt ontploen.

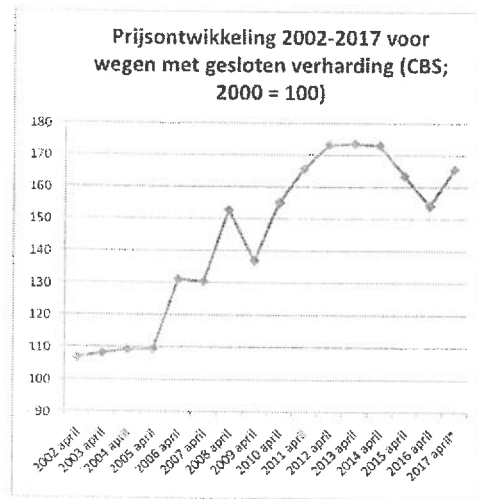
In 2016 deden de Belgen ons een pilot cadeau. Bijna een jaar lang werd alle vrachtverkeer voor Maastricht vanuit Riemst via de Belgische N1 naar de Via Regia geleid. En al die tijd waren er geen klachten over verdubbeling van het vrachtverkeer op de Via Regia. Dat alleen al is voldoende bewijs dat afsluiten zinvol is, geen extra hinder veroorzaakt op andere invalswegen, en dat logistiek Maastricht er geen enkele moeite mee heeft. Wij hebben erop aangedrongen dat de gevolgen van die tijdelijke afsluiting met mobiele apparatuur zouden worden nagemeten. We hebben gewezen op de raads-motie over o.a. een vrachtwagenverbod van 2015. Alles vergeefs.

5. Greep in mobiliteitsfonds

Het college wil een bijdrage van vier ton nemen uit het mobiliteitsfonds en gaat daarvoor wéér een rand, bocht, hobbel of kronkel maken tegen de snelheid. Dat is oneigenlijk, want het gaat hier puur om het drukken van de snelheid. Groene golf en camerahandhaving werken daarvoor veel

beter. Een boekhoudkundige stoplap is dit, er zit totaal geen visie achter. Door zulke obstakels gaat de weg alleen maar harder slijten en komt er meer overlast in plaats van minder.

6. Kostenraming uit 2002



Vijftien jaar geleden zou een reconstructie inderdaad € 3,5 miljoen hebben gekost, zie de brief van wethouder Keijmis. En nu is het nog steeds 3,5 miljoen? Hoe kan dat, als de prijsindex voor wegen sindsdien bijna 60% gestegen? Minstens 5,6 miljoen moet je nu rekenen, zónder mobiliteitsmaatregelen. Of gaan we nu de helft doen van wat er tóén al nodig was? Terwijl nu ook al wordt gevreesd dat de bomen misschien vervangen moeten worden, en er altijd kans is op archeologische vondsten?

7. Aanbestedingsrisico

Bij een aanbesteding komen alle inschrijvingen vrijwel zeker boven de Europese aanbestedingsgrens (ruim 5 miljoen). Dan zijn de rapen gaar: u heeft u een aanbestedingsschandaal. Er mag niet gegund worden als er niet Europees is aanbesteed. Het kan óók niet worden

overgedaan met een Europese procedure, want de gegadigden kennen elkaars bod. Opknippen mag niet. Wat dan? Dát is wat kan gebeuren als een volstrekt irreëel bedrag wordt begroot zoals het college voorstelt.

8. Truckverbod wél juridisch haalbaar

Het college neemt verkeersbesluiten, niemand anders. De raad, de provincie en de Belgen kunnen geen geslotenverklaring instellen of verbieden. Een naburige gemeente kan hooguit als belanghebbende bezwaar aantekenen wegens onevenredig nadeel.

De wet geeft aan welke belangen tellen: minder herrie, stank, ruimtebeslag en minder verstopping op de verkeerspleinen. Meer veiligheid voor zwakke verkeersdeelnemers. Betere doorstroming bij de verkeersregelinstanties. Minder slijtage aan de wegen. Huizen waar je de slaapkamers aan de straatzijde normaal kunt gebruiken, en dit is allemaal van toepassing in Maastricht-West.

De wethouder zwijgt erover. Als hij komt met feiten in plaats van veronderstellingen, als hij de E313/A2 vermeldt als alternatief voor trucks die van Tongeren naar de Geusselt willen, als hij aanvoert dat dat Riemst in 2016 heeft bewezen dat de vrachtbereikbaarheid in de buitenwijken helemaal geen probleem is, dan hebben transportorganisaties en bedrijven op onze industrieterreinen geen poot om op te staan. Daarover bestaat meer dan genoeg jurisprudentie.

9. Truckverbod niet duur

Een truckverbod is veel goedkoper dan in de kaderbrief staat. Van een andere gemeente horen wij dat de grootste kosten zitten in de semi-automatische camerahandhaving. Twee camera's vragen daar twee uurtjes per week van een handhaver om de gefotografeerde overtredingen te beoordelen. Dat is 1/20 FTE. Voor de bijbehorende software bij enkele camera's is die gemeente per jaar € 3.000 kwijt. En dan zijn die camera's nog verplaatsbaar ook, dus multi-inzetbaar. De doorlooptijd van de voorbereiding was slechts een half jaar.

10. Pilot goed mogelijk

Bedenk eens wat een pilot zou kosten: nog geen fractie van de kosten van een reconstructie. De casus is geschikt, veel sterker dan het college doet voorkomen. Niets houdt het college tegen om gewoon een besluit te nemen en te zien wat er gebeurt. Zelfs een truckverbod "op hoop van zegen", blijft makkelijk een twee jaar geldig tot de Raad van State er een eind aan maakt. Ruim tijd

voor een pilot. Als er echt tientallen bezwaren binnenkomen, of er ontstaan problemen in andere buurten, dan kan direct worden gestopt. Het zou zelfs slecht beleid zijn om géén pilot te doen.

Onze conclusies

Een truckverbod met camerahandhaving is wel degelijk mogelijk.

Nieuwe experimenten met de weginrichting leiden alleen maar tot nieuwe overlast en schade.

Die vier ton uit het mobiliteitsfonds moeten naar een truckverbod gaan, niet naar gaten in de weg. Dáár is dat potje niet voor.

De kostenraming van het college voor een reconstructie is veel te laag.

Als er een truckverbod komt, ontstaat er ruimte. Dan kan die dure reconstructie zorgvuldig worden voorbereid, krijgt de volgende raad een goed doorgerekend plan en weet dan precies waar zij ja tegen zegt.

Samenvattend zeg ik: Wij aan de Tongerseweg hebben meer aan een spoedig truckverbod in heel Maastricht West, desnoods een pilot, dan aan een reconstructie op een koopje en nieuwe gevaarlijke experimenten met de weg. De kosten van de reconstructie worden onderschat en die van een truckverbod worden overschat. Maastricht heeft wel degelijk een sterke casus voor een truckverbod. Het enige dat nodig is, is lef.

AAN: Actiecomité Tongerseweg Veilig
t.a.v. de heer J. Veugen
Tongerseweg 322
6215 AC MAASTRICHT

P.M.J. Keijmis

Wethouder van
Stadsbeheer en Sport

Maastricht, 18 november 2002

Geachte heer Veugen,

In juni van dit jaar heb ik gesproken met Uw comité, mijn collega wethouder Aarts van verkeerszaken en een tweetal ambtenaren. Er zijn destijds afspraken gemaakt omtrent de aanpak van de problemen met en op de Tongerseweg.

Een van uw vragen was op welk tijdstip de weg aan een grote onderhoudsbeurt zou worden onderworpen, welk budget hiervoor wordt vrijgemaakt en welke werkzaamheden dan uitgevoerd zullen worden.


Er is u reeds mondeling medegedeeld dat voor een bedrag ad € 700.000,- in 2006 werkzaamheden uitgevoerd zullen worden. Voor dit bedrag is het slechts mogelijk om een asfaltverlaging uit te voeren tussen het kruispunt Aramislaan/Javastraat en de Belgische grens. Dit is niet wat u voor ogen staat.

Om over dit gedeelte een volledige reconstructie uit te voeren is er overleg geweest tussen de afdelingen Integraal Beheer en Technisch Advies Bureau van SBF. Men begroot deze werkzaamheden op € 3.500.000,-

Met deze vereenvoudiging van de benodigde middelen is geen rekening gehouden. Er zullen elders bezuinigingen gevonden moeten worden om dit bedrag vrij te maken.

Tot mijn spijt kan ik u op dit moment geen toezegging doen inzake een totale reconstructie van het bovengenoemde deel van de weg.

Hoogachtend:


P.M.J. Keijmis
wethouder Stadsbeheer en Sport

Stadhuis, Markt 76
postbus 1972, 6201 BZ Maastricht
telefoon (043) 350 40 18
fax (043) 350 40 10