

Verslag digitale vergadering raadsronde d.d. 2 februari 2021

Verslag: Het Notuleercentrum

Reconstructie Tongerseweg

Aanwezig:

Voorzitter: de heer Severijns
College: wethouder Krabbendam
Griffie: mevrouw Heijboer
Ambtelijke ondersteuning: mevrouw De Groot

Fractiewoordvoerders: Barendse (D66), Beckers (VVD), Bronckers (50PLUS), Geurts (PVV), Van Gool (PvdA), Van der Gugten (GroenLinks), Gunther (Groep Gunther), Heine (CDA), Krommenhoek (Groep Alexander Lurvink), Martin (SAB), Nuyts (LPM), Schut (SP), Smeets (Partij Veilig Maastricht) en Willems (SPM)

De **voorzitter** opent de vergadering en heet allen welkom. Sinds december 2020 is de regel dat de fracties vier minuten spreektijd over twee termijnen hebben en maximaal drie interrupties per fractie per deelonderwerp is toegestaan.

De raad wordt gevraagd in te stemmen met de reconstructie van de Tongerseweg. Het betreft het tracé tussen de Javastraat en de grens. Hiermee wordt beoogd de overlast van het vrachtverkeer voor omwonenden te verminderen en de veiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Naar aanleiding van een stadsronde is met de bijdragen uit de stad een omvangrijk dossier ontstaan.

Eerste termijn

CDA (Heine) vindt de reconstructie een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het CDA gaat ervan uit, dat ook de trillingsoverlast hiermee wordt beperkt. Daarnaast krijgt het wegtracé in Wolder een passend dorps karakter. De fractie vraagt naar de vervuilende werking van het afremmen en optrekken van vrachtverkeer bij de zeven oversteekplekken en de geluidshinder van zware motoren. Harmonie Sint Petrus en Paulus, ofwel De Greune, heeft vragen en opmerkingen ingediend, welke door het college van een reactie zijn voorzien. De vraag is of de genoemde knelpunten zijn opgelost of dat het gesprek nog gaande is.

SPM (Willems) is blij met het voorliggende plan. De fractie hoopt dat zo snel mogelijk aan de slag wordt gegaan met de reconstructie. De fractie vraagt in hoeverre het gesprek met De Greune heeft plaatsgevonden en wat daarvan de resultaten zijn.

GroenLinks (Van der Gugten) stelt dat de Tongerseweg zijn fysieke oorsprong vindt in de tijd van koetsen en paarden. Anno 2021 wordt deze weg gebruikt door vrachtwagens, landbouwvoertuigen, personenauto's, fietsers en voetgangers en komen de verschillende weggebruikers eigenlijk te dicht bij elkaar. De Tongerseweg maakt echter deel uit van een regionale wegenstructuur. Het zoeken van nieuwe transitroutes, vooral voor zwaar verkeer, is onderdeel van een integrale regionale benadering. Overleg met de juiste bestuurslaag in België blijkt weerbarstig en het streven naar een integrale benadering vraagt een lange adem. De opgave voor Maastricht is om te werken aan een oplossing voor de lange termijn en tegelijkertijd op korte termijn deeloplossingen te realiseren die lokaal uitvoerbaar én noodzakelijk zijn, omdat sprake is van serieuze overlast.

De problematiek rondom de Tongerseweg spitst zich toe op achterstallig onderhoud en overlast veroorzaakt door vrachtverkeer. De al jaren in de wacht staande reconstructie wordt nu gerealiseerd. De intentie is niet alleen om de weg kwalitatief te verbeteren, maar ook om deze veiliger te maken; dit gebeurt door het karakter en het gebruik te veranderen en voor een andere weginrichting te kiezen.

In het ontwerptraject konden de aanwonende burgers participeren. Zodoende is een bijzonder traject tot stand gekomen. Vooraf geformuleerde doelstellingen, zoals het STOP-principe, en de voorkeuren van bewoners hebben tot een uitvoeringsplan geleid dat met recht 'de vrucht van participierend onderwerpen' kan worden genoemd. De fractie complimenteert de betreffende ambtenaren met het gelopen proces en het resultaat

hiervan. Na het leerzame traject rondom de Mergelweg is dit een nieuwe werkwijze voor de gemeente Maastricht.

Het bericht dat ook de bomen langs de weg aan vervanging toe zijn, was moeilijk. Met alle beperkingen van de Tongerseweg heeft GroenLinks er vertrouwen in dat de weg een goede upgrade krijgt; niet alleen bouwtechnisch, maar een die ook een fijne weg voor fietsers en voetgangers oplevert met minder en rustiger vrachtverkeer.

De politieke afspraak staat wat GroenLinks betreft nog steeds: als na de reconstructie blijkt dat doorgaand vrachtverkeer een groot probleem blijft, valt niet te ontkomen aan verdere maatregelen om het transitvrachtverkeer te dwingen andere routes te kiezen. Idealiter moet het overleg met de Belgische buurgemeenten tot veranderingen in de regionale wegenstructuur leiden zodat het transitverkeer niet meer door Maastricht wordt geleid. De laatste optie is een vrachtwagenverbod zonder aanpassingen in de omliggende regio. Ook zonder betrokkenheid van de burens, moet Maastricht het probleem oplossen.

Uit inbreng van omwonenden tijdens de stadsronde, werd duidelijk dat veel burgers zich kunnen vinden in het resultaat. GroenLinks hoopt dat het uiteindelijke resultaat iederéén kan overtuigen.

Desgevraagd voegt GroenLinks toe, dat GroenLinks, samen met andere fracties, tijdens eerdere discussies over de reconstructie van de Tongerseweg een duidelijke politieke stelling heeft ingenomen, waarbij deze partijen van mening zijn dat het probleem van het intensieve vrachtverkeer op de Tongerseweg hoe dan ook aangepakt moet worden en dat de reconstructie zoals deze nu voorligt een goede eerste stap hierin is. Echter hebben deze partijen steeds aangegeven dat wanneer uit evaluaties blijkt dat het probleem niet is opgelost, er andere maatregelen genomen moeten worden. Dit zou de fractie het liefst in samenspraak en overeenstemming met de Belgische burens doen. Mocht dat niet lukken, dan moet Maastricht een lokale oplossing zoeken.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vindt de uitspraak van GroenLinks zorgelijk. Spreker vraagt welke ideeën GroenLinks heeft om het probleem met het vrachtverkeer op te lossen als dat na de reconstructie niet grotendeels blijkt te zijn geslaagd.

GroenLinks (Van der Gugten) pleit ervoor om dan in regionaal verband te zoeken naar een dusdanige structuurverbetering van het regionale wegennet dat met name transitvrachtverkeer andere routes gaat kiezen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) stelt dat de vraag van Partij Veilig Maastricht hiermee niet is beantwoord en vraagt of GroenLinks dan opnieuw voor wegaanpassingen kiest.

GroenLinks (Van der Gugten) legt uit dat de voorkeur van de fractie uitgaat naar structurele regionale oplossingen. Dat betekent niet per se opnieuw de Tongerseweg aanpassen, maar ook 'kijken naar plekken elders' kan een oplossing zijn.

SAB (Martin) is van mening dat GroenLinks nogal wollig taalgebruik bezigt. Spreker vraagt of de heer Van der Gugten daarmee de Via Regia, de Brusselseweg of een route om Maastricht heen bedoelt.

GroenLinks (Van der Gugten) licht toe, dat de fractie met 'de regio' doelt op het gebied tussen Tongeren, Hasselt en Maastricht. GroenLinks is van mening dat de oplossing in de regio ligt. Zeker als het de bedoeling zou zijn, dat transitverkeer niet meer door Maastricht rijdt, zal de oplossing liggen in routes die ver buiten Maastricht liggen.

SAB (Martin) vraagt of GroenLinks van mening is dat wanneer na de reconstructie blijkt dat er toch nog maatregelen genomen moeten worden en een vrachtwagenverbod op tafel komt te liggen, dit volgens GroenLinks zou moeten gelden voor alle invalswegen van Maastricht.

GroenLinks (Van der Gugten) wijst erop, dat de invalswegen verschillende statussen, kwaliteiten en mogelijkheden hebben. Daarmee rekening houdend, zal daar met deskundigheid naar moeten worden gekeken.

De **voorzitter** sluit de discussie tussen GroenLinks en SAB en geeft het woord aan D66.

D66 (Barendse) is blij dat mede door de uitgebreide participatie een reconstructieplan op een aanzienlijk draagvlak mag rekenen. D66 is blij dat de problemen met de wegfundering gedegen worden aangepakt en verwacht dat dit de overlast voor omwonenden zal doen verminderen. Ook de extra ruimte voor fietsers en voetgangers is een groot winstpunt.

In een eerder raadsbesluit heeft de gemeenteraad ingestemd met het continueren van de verkeersmonitor in de komende jaren. Daarmee kan de omvang van het vrachtverkeer worden gevolgd. D66 is benieuwd naar de toekomstige resultaten.

De fractie kan instemmen met het voorliggende raadsvoorstel.

PvdA (Van Gool) heeft niet de illusie dat alle bewoners met het voorliggende voorstel tevreden zullen zijn. Het is al lange tijd duidelijk, dat de fundering van de Tongerseweg slecht is. De aanpassingen in de afgelopen jaren hebben het probleem verergerd. De voorliggende reconstructie is bedoeld om dit probleem op te lossen, hetgeen, naar mening van de PvdA, hard nodig is.

De overlast van vrachtwagens staat los van het vrachtwagenverbod dat voorligt bij de rechter. Dit laatste is voor de PvdA geen gespreksonderwerp in de huidige setting.

Wat betreft het verminderen van de overlast en het vergroten van de veiligheid, vraagt de PvdA zich af of de voorgestelde maatregelen afdoende zijn. In het auditrapport is wat dit betreft een aantal zaken naar voren gebracht. De PvdA heeft zich nog niet laten overtuigen door de reactie van het college die daarop is gevolgd. Vrachtverkeer dat Maastricht niet als eindbestemming heeft of agrarisch transport vanuit gepachte grond in Hannuit via de Tongerseweg naar schuren in Margraten wordt geen strobreed in de weg gelegd. Sterker nog: de weg wordt zodanig aangepast dat ongehinderd transport mogelijk is.

Op uitdrukkelijk verzoek van de raad wil de wethouder via het STOP-principe gaan werken. De fractie vraagt of dit principe eigenlijk wel kan worden toegepast op een dergelijke weg.

De wethouder maakt geen keuze welke weggebruiker hij echt belangrijk vindt, want iedereen wordt bovenaan gezet. De PvdA vraagt zich af hoe iedere weggebruiker zich veilig kan gaan verplaatsen.

De PvdA vindt het voorts bijzonder hoe het traject is verlopen. Er waren in eerste instantie meerdere varianten. Een aantal hiervan viel af, waardoor uiteindelijk de keuze beperkt bleef tot twee varianten, namelijk variant 1 en 2. De wethouder publiceerde op 15 december 2020 het raadsvoorstel, uitgaande van variant 5 als de gekozen variant. De fractie vraagt waarom variant 5 nooit onderdeel is geweest van de stemming.

De aan- en omwonenden van de Tongerseweg geven al decennia aan dat zij last ondervinden van trillingen en fijnstof vanwege het verkeer en zij ervaren een toenemend gevoel van onveiligheid door medeweggebruikers.

De fractie hoopt dat de reconstructie het begin is van het einde van een langstlepend hoofdpijndossier, niet alleen voor de raad, maar te meer voor de bewoners van de straat. Voor de PvdA kan de uitvoering niet snel genoeg starten. Wel vraagt de fractie zich af of de gedachte oplossing ook de juiste oplossing biedt voor zowel de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers, als wat betreft de overlast door het vrachtverkeer.

De PvdA legt afsluitend enkele vragen voor:

- Zullen de werkzaamheden met betrekking tot de reconstructie enkel overdag plaatsvinden?
- Is de reconstructie een goed moment om te kijken naar verkeersbewegingen in Maastricht?
- Is het werkelijk zo dat het afsluiten van de Tongerseweg tijdens de reconstructie tot meer verkeer op andere Maastrichtse wegen zal leiden? De PvdA hoort graag of het college dit wil monitoren. Wellicht dient de PvdA hiertoe een motie in.

VVD (Beckers) vraagt zich af of de PvdA blij is met het voorliggende raadsvoorstel.

PvdA (Van Gool) vindt het hard nodig dat de schop de grond in gaat. Echter, de PvdA is er niet van overtuigd dat het voorliggende voorstel tot een oplossing zal leiden voor de trillingen, het fijnstof en de onveiligheid.

VVD (Beckers) wijst op de jarenlange vertraging in het proces door politieke redenen in de gemeenteraad. Het voorliggende voorstel is tot stand gekomen na een uitgebreid proces met omwonenden. Spreker heeft in de stadsronde overwegend positieve geluiden gehoord. Het verbaast spreker daarom dat de PvdA aan de ene kant zegt, dat schop zo snel mogelijk de grond in moet en anderzijds dat de PvdA het proces weer wil gaan vertragen omdat er eigenlijk om nieuw onderzoek wordt gevraagd.

PvdA (Van Gool) meent niet dat een vertraging zal helpen. Wel vraagt de PvdA zich af of het voorliggende voorstel de problemen zal oplossen.

VVD (Beckers) is blij met het voorliggende voorstel en ook met de wijze waarop het ontwerp tot stand is gekomen. Het uitgebreide participatieproces vindt de VVD noemenswaardig.

De Tongerseweg is een vrij belangrijke verbindingsweg. Het zonder meer afsluiten van deze weg is een ingewikkelde zaak. Dat verkeer komt óf via andere wegen Maastricht binnen óf moet zo'n 25 kilometer omrijden. Het voorstel is een aantal jaren geleden al door wethouder Aarts voorgelegd, maar is toen vanwege politieke redenen afgevoerd. De VVD is blij dat het voorstel nu alsnog voorligt.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) hoort de verschillende partijen nu zeggen dat ze blij zijn met de burgerparticipatie; dit terwijl velen tijdens de verschillende bijeenkomsten en de stadsronde juist aangaven hierover ontevreden te zijn.

VVD (Beckers) heeft tijdens de bijeenkomsten gehoord dat een flink aantal personen zich positief uitsprak over het proces en aan ambtenaren een groot compliment is uitgedeeld over de snelheid waarmee is gereageerd.

Het is logisch dat niet iedereen tevreden kan worden gesteld. Er is inderdaad een groep mensen, die het niet met het voorstel eens is. De VVD hoort in algemene zin echter positieve geluiden over het doorlopen traject.

SP (Schut) vindt het altijd erg belangrijk om te horen hoe een proces is verlopen en in welke mate bewoners zijn betrokken. Er is een behoorlijk intensief traject gevolgd met de bewoners aan de Tongerseweg. Hier is de SP erg tevreden over.

De raad heeft een petitie ontvangen van 67 bewoners die aangeven voorstander te zijn van variant 5. Zij vinden dan ook dat er gestart moet worden met de reconstructie.

De SP is op hoofdlijnen blij met het voorliggende voorstel. De fractie is blij dat iets aan de geluidsoverlast en de trillingen wordt gedaan. Dit zal de woonsituatie voor omwonenden verbeteren.

De fractie is er echter niet van overtuigd dat de fietsveiligheid op alle punten is geregeld. Dit geldt vooral in de kern van Wolder, waar het fietspad versmalt door een uitstekend woonhuis. Het voorstel is om daar een dertigkilometerzone in te voeren. Die aanpassing zal de veiligheid voor fietsers enigszins verbeteren. De SP vraagt of het daarnaast mogelijk is om de weg op dat punt enigszins te versmallen ten gunste van de fietsers en of op dit punt een barrière tussen de weg en het fietspad kan worden aangelegd. De SP erkent dat de raad zich wellicht niet bezig moet houden met dit soort detailvragen, maar fietsveiligheid is voor de fractie erg belangrijk. Voorts vraagt de SP of voor de leden van Harmonie Sint Petrus en Paulus voldoende veiligheid is ontstaan met betrekking tot gebruikmaking van de zaal. De fractie vraagt in hoeverre ook met de harmonie het gesprek is gevoerd.

De SP wil graag dat tijdens de reconstructie de verkeersbewegingen in Maastricht-West worden gemeten. Die informatie kan wellicht in een latere fase gebruikt worden. Spreker meent dat dit eerder door de wethouder is toegezegd en vraagt deze toezegging te herhalen. Voorts stelt de SP voor om de trillingen en het geluid ook na de reconstructie te meten om de feitelijke opbrengst helder te krijgen.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) is tevreden over het voorliggende voorstel, maar niet met de burgerparticipatie. Partij Veilig Maastricht meent dat de burgerparticipatie op een andere manier gedaan had kunnen worden, kijkend naar de petitie en opmerkingen als: 'We vinden het niet vlekkeloos verlopen, maar we willen het niet vertragen. Men is bang voor vertraging, meent de fractie. Op 7 april a.s. volgt de rechterlijke uitspraak aangaande het vrachtwagenverbod. De fractie vraagt welke invloed dit kan hebben op voorliggend stuk. Mocht een grote invloed denkbaar zijn, dan is het wellicht verstandiger om de besluitvorming uit te stellen in afwachting van de rechterlijke beslissing. De fractie realiseert zich dat de gemeente Maastricht dan de subsidie voor de reconstructie kwijtraakt, maar uitstel kan wellicht nóg grotere financiële problemen voorkomen.

GroenLinks (Van der Gugten) wijst op de termijn die aan de subsidie is verbonden. Spreker vraagt zich af hoe Partij Veilig Maastricht zou reageren in geval over een halfjaar de situatie is ontstaan dat de subsidie is misgelopen waardoor de hele reconstructie niet had kunnen plaatsvinden.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt helderheid over de invloed van de rechterlijke uitspraak. Als er geen effect optreedt, is de fractie er zeker voorstander van om het plan zo snel mogelijk te realiseren. Als het wél grote invloed heeft en de financiële schade groter kan worden dan de hoogte van de subsidie, dan mag duidelijk zijn dat een nog groter probleem ontstaat dan het mislopen van subsidiegelden.

PVV (Geurts) wil spreken over het doorlopen traject en de burgerparticipatie. Vooropstaat dat het een lang en ingewikkeld proces is geweest. Het belangrijkste is dat het woon- en leefklimaat van de inwoners aan de Tongerseweg wordt gewaarborgd. Dit wordt met de beoogde reconstructie gedaan. Zodoende is de PVV voorstander van het voorliggende voorstel. Wel is de fractie benieuwd naar de antwoorden op de vraag van de heer Smeets.

SAB (Martin) geeft aan, dat de gemeente al jarenlang bezig is met de Tongerseweg. SAB vindt het van belang om nu de knoop door te hakken. Er zijn al enige lichtpuntjes, zoals het feit dat tegenwoordig meer vrachtverkeer via de Via Regia rijdt.

De SAB acht het voorliggende voorstel prima. De fractie vindt het een utopie dat alle belanghebbenden staan te klappen voor de plannen van het college. De fractie wil dat zo snel mogelijk een start wordt gemaakt met de reconstructie.

50PLUS (Bronckers) heeft kennisgenomen van de inbreng tijdens de stadsronde en de ingekomen schriftelijke inbreng. Een veelgehoorde opmerking was dat het college zich niet aan het eigen coalitieakkoord houdt, waarbij wordt verwezen naar de stelling in het akkoord: 'Vrachtwagens die niets te zoeken hebben in Maastricht, rijden niet door Maastricht. De fractie hoort graag de reactie van het college wat dit punt betreft.

Ook geven insprekers aan, dat het college schermt met het STOP-principe en zich daar vervolgens zelf niet aan houdt. Het STOP-principe gaat uit van de volgorde: voetgangers, fietsers, OV, personenauto's en vrachtverkeer. 'Volgens insprekers wordt in het plan voor de Tongerseweg een omgekeerde volgorde gevolgd. Ook heeft spreker de opmerking gehoord dat voetgangers er het meest bekaaid vanaf komen. Ook wat dit verwijt betreft, hoort de fractie graag een reactie van het college.

Uit de stadsronde en de brief met 67 handtekeningen komt naar voren, dat in Wolder een groot draagvlak bestaat om met de voorbereidingen te starten, zoals het kappen van bomen en het leidingwerk. Ook voor het starten met de fundering van de Tongerseweg blijkt draagvlak.

Er wordt maar voor een klein gedeelte van de weg gekozen voor een dertigkilometerzone, namelijk het gedeelte ter hoogte van de boerderij in Wolder. De fractie vraagt waarom niet wordt gekozen voor een dertigkilometerzone vanaf de stoplichten aan de Javastraat tot de Belgische grens.

Er is een rechtszaak tegen de gemeente Maastricht aangespannen. De uitspraak volgt in april. De fractie hoort graag wat de gemeente doet in het geval de bezwaarde partijen in het gelijk worden gesteld door de rechter. Wellicht is het inderdaad geen slecht idee om de uitspraak van de rechter af te wachten. Ook wat deze gedachte betreft, hoort de fractie graag een reactie van de wethouder.

50PLUS vindt het belangrijk om op voorhand rekening te houden met een vrachtwagenverbod of de aanbesteding in elk geval zodanig in te richten, dat de inrichting nog kan worden aangepast na de rechterlijke uitspraak. 50PLUS is voorts van mening dat er een verbod moet komen voor gebruikmaking van het fietspad door bromfietsen en scooters en wat dit betreft, dient strenge handhaving plaats te vinden.

Tijdens de reconstructie is er geen vrachtverkeer op de Tongerseweg. 50PLUS verzoekt gedurende deze periode met name de verkeersstromen van de vrachtwagens te monitoren om helder te krijgen of een waterbedeffect ontstaat op andere toegangswegen naar Maastricht.

Spreker is lid van De Greune in Wolder en daarom blij dat mevrouw Schut en mevrouw Heine hier vragen over hebben gesteld.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) vraagt aan 50PLUS waarom zij zo stellig zijn in het verbieden van bromfietsen en scooters op het fietspad. Fietsers rijden tegenwoordig vaak harder dan de snorfiets van spreker.

50PLUS (Bronckers) antwoordt dat veel fietspaden samenlopen met het voetpad. Vanwege de veiligheid lijkt het de fractie niet verstandig om tegelijkertijd bromfietsen en scooters op het fietspad te laten. Zij mogen gewoon over de rijweg rijden.

LPM (Nuyts) geeft aan dat, door middel van een vrachtwagenverbod en het verkennen van andere routes voor vrachtverkeer, getracht is het probleem van intensief vrachtverkeer op de Tongerseweg op te lossen. Het verminderen van overlast voor omwonenden en het bevorderen van veiligheid is met het voorliggende plan niet opgelost. Met de eerste stap, zijnde een reconstructieplan, is tien jaar gemoeid geweest. Echte keuzes worden niet gemaakt. Spreker meent dat geen enkele partij echt blij is met het voorliggende raadsvoorstel. Het lijkt ook LPM verstandig om de rechterlijke uitspraak af te wachten.

De mening van burgers over het voorzien van informatie door de gemeente varieert van 'erg tevreden' tot 'niet tevreden'. Anderen waren niet tevreden over de gedachte oplossingen.

LPM gaat akkoord met het voorliggende voorstel en beschouwt dit als een eerste stap.

Groep Gunther (Gunther) hoopt dat binnenkort wordt gestart met uitvoering van de verbeterplannen. De fractie hoopt dat de trillingen vrijwel verdwijnen met de reconstructie. Ook is de fractie benieuwd naar de verandering, qua verkeersbewegingen van vrachtverkeer. Vrachtwagens die dwars door Maastricht willen rijden, kunnen via de Belvédèrelaan naar de A2.

Groep Alexander Lurvink (Krommenhoek) acht het voorliggende voorstel een goed plan dat snel gestart moet worden zonder te veel vertraging. Spreker dankt PvdA en GroenLinks voor hun bijdrage over de vrachtwagenproblematiek, waar de bewoners nog steeds vragen over hebben. Groep Alexander Lurvink ziet graag dat de verkeersstromen van met name het vrachtverkeer worden gemonitord ten tijde van de reconstructie.

Wethouder Krabbendam beantwoordt de vragen per fractie.

CDA: Met de uitbuigingen wordt niet beoogd dat vrachtwagens helemaal stil komen te staan. Het is wel zo, dat bij iedere uitbuiging sprake is van een zebrapad. Dat betekent dat gestopt moet worden wanneer iemand wil oversteken. Dat heeft dus een afremmende werking op de rijweg. Verwacht wordt dat de geluids- en geuroverlast die daarmee gepaard gaat, beperkt zal blijven, ook omdat vrachtwagens steeds schoner zullen worden. Het gaat om het vinden van de balans tussen vrachtwagens die eenzelfde snelheid kunnen aanhouden, maar langzamer rijden en ook niet zodanig veel hoeven te stoppen of afremmen dat dit leidt tot opstoppingen. Het college denkt met het voorliggende plan deze balans te hebben gevonden.

Voordat de brief van Harmonie Petrus en Paulus werd ingezonden had reeds een gesprek plaatsgevonden tussen projectleider, mevrouw (Viviane) de Groot en een lid van de harmonie, namens het bestuur. De vragen van de harmonie zijn tijdens dat gesprek naar tevredenheid beantwoord. Vervolgens kwam de brief. Het college heeft een antwoord op die brief verstuurd, met een strekking die overeenkomt met de inhoud van het gesprek dat had plaatsgevonden. Het antwoord zit bij de stukken van dit dossier.

Het college vertrouwt erop, dat alle vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Het college heeft naar aanleiding van het antwoord ook geen andere vragen gekregen vanuit Petrus en Paulus.

PvdA: De wethouder verwijst naar de schriftelijke vragen die door het college zijn beantwoord. De rechterlijke uitspraak inzake het vrachtwagenverbod heeft geen invloed op het reconstructie-ontwerp van de. De reden hiervoor is, dat bussen en vrachtwagens van de vuilophaaldienst over de weg moeten kunnen rijden. Het blijft ook een route voor landbouwverkeer. Hier zal dus rekening mee worden gehouden in het ontwerp, ongeacht een eventueel vrachtwagenverbod.

Het STOP-principe kan worden toegepast, maar heeft geen absolute werking. Het is dus geen formule waarbij de uitkomst altijd vaststaat. In het totaal van afwegingen wordt primair gekeken naar de belangen van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit is op meerdere punten in het plan ook gebeurd. De oversteek bij de harmoniezaal Petrus en Paulus is een voorbeeld waarbij is gekozen voor de voetganger boven overige verkeersdeelnemers. Ook de dertigkilometerzone in Wolder is hiervan een voorbeeld omdat de wegen in het verkeersnetwerk van Maastricht standaard vijftigkilometerwegen zijn. Juist omwille van het STOP-principe wordt hierop in Wolder een uitzondering gemaakt. De inrichting in de kern van Wolder zou er anders uitgezien hebben als geen rekening was gehouden met het STOP-principe. De wethouder is blij dat dit principe op meerdere punten in het plan wordt toegepast, ondanks dat het een ingewikkeld proces was. De Tongerseweg is immers geen rustige, lokale weg met weinig verkeer.

Wethouder Krabbendam verwijst naar de financiële paragraaf over de reconstructie. In geval van een vrachtwagenverbod verandert dat niets aan de reconstructie. Zodra de raad instemt met het raadsvoorstel zal zo snel mogelijk aan de slag worden gegaan met de reconstructie. De uitspraak van de rechter staat hier dus los van en heeft geen financiële gevolgen voor het ontwerp en de reconstructie.

Het Rijk heeft een regeling in leven geroepen om onder meer de fietsveiligheid te bevorderen. Hierdoor kan de gemeente rekenen op een aanvullende financiering voor het ontwerp. Deze rijkssubsidie is wel aan een termijn gebonden. De realisatie moet uiterlijk in 2021 afgerond worden en deze termijnstelling betekent, dat de reconstructie zo snel mogelijk moet starten. De wethouder heeft vrijwel niemand horen zeggen dat de reconstructie op zichzelf geen goed plan is. Hij hoopt dan ook dat inderdaad zo snel mogelijk gestart kan worden.

De wethouder erkent dat het een langspannend proces is geweest, zowel voor omwonenden als ambtenaren en bestuurlijk. Hetgeen nu voorligt, is zijns inziens het best mogelijke ontwerp.

Wethouder Krabbendam geeft desgevraagd aan dat het college met regelmaat overlegt met de Vlaamse partners. Vanwege de coronacrisis is men minder bijeengewoest. Dit overleg heeft ertoe geleid dat in de planning van de reconstructie van de N-wegen die rondom Maastricht liggen, een verandering in de planvorming is doorgevoerd. Bepaalde delen zijn naar voren geschoven; dat betreft die delen die relevant zijn voor de aansluiting op de Tongerseweg. Hier gaat nog een ontwerpproces aan vooraf. Ondanks dat zij deze ruimte niet hoeven te bieden, geven de Vlaamse partners aan de gemeente Maastricht de kans om hierin mee te kijken en ideeën in te brengen. Zij zijn de wijze van werken, zoals gebruikelijk is in de gemeente Maastricht, niet gewend. Er zal daarom met enige diplomatie te werk moeten worden gegaan.

In Nederland wordt de vrachtwagenheffing ingevoerd. Er zijn slechts twee plekken in Nederland, waarvan Maastricht er één is, waar de vrachtwagenheffing niet alleen op de snelweg zal gelden, maar ook op de aanvoerroutes. Daarmee moet een deel van het vrachtverkeer zonder bestemming in Maastricht voor een andere route kiezen.

Op 11 februari aanstaande vindt met de vervoerregio Belgisch-Limburg een overleg plaats omtrent de mobiliteitsvisie. Op provinciaal niveau wordt men steeds meer uitgenodigd om met Belgisch-Limburg in gesprek te gaan.

GroenLinks (Van der Gugten) is blij dat overleg over vervoer plaatsvindt met Belgisch-Limburg en dat deze overleggen zich steeds verder ontwikkelen. Uit het antwoord van de wethouder blijkt echter ook, dat er nog steeds vooral wordt gesproken over de knelpunten in de bestaande wegenstructuur. GroenLinks is van mening dat de bestaande wegen ook ter discussie gesteld kunnen worden en vraagt of dit gebeurt.

Spreker vraagt zich af wat het juiste bestuurlijke niveau in België om hierover mee in gesprek te gaan.

Wethouder Krabbendam licht toe dat de gemeente Maastricht niet zomaar met plannen op de Belgen kan afstappen. Ook zij zijn bezig met een denkomslag over vormgeving van de eigen wegenstructuur. Gemeenten zijn hierbij niet de enige overheidslaag waarmee wordt gesproken. Het Agentschap Wegen en Verkeer zit ook aan tafel. De wethouder merkt wel dat Vlaamse overheden zich laten inspireren door de ideeën vanuit de gemeente Maastricht.

Het proces van varianten is complex geweest. De vragen hierover heeft het college reeds uitgebreid beantwoord. De peiling waartoe het gelopen proces deze zomer heeft geleid betreft geen referendum over variant A of B, maar is vooral ook een manier om input te krijgen in het proces. De input is teruggelegd bij de werkgroep en aan de hand daarvan zijn aanpassingen doorgevoerd. De wethouder heeft hierin op geen enkele wijze inhoudelijk gestuurd. Men realiseert zich dat niet iedereen tevredengesteld kan worden. De wethouder heeft over het proces veel complimenten gekregen omdat er enorm veel moeite is gedaan om te luisteren, om antwoord te geven op vragen en om uiteindelijk tot een juist ontwerp te komen. Dankzij dit proces concluderen burgers die in 2017 fel tegenstander waren van het kappen van bomen, nu dat het helaas niet anders kan. Het participatief proces dat is doorlopen, is uniek voor de gemeente Maastricht.

De werkzaamheden vinden in principe alleen overdag plaats. Er kan echter niet worden uitgesloten, dat ook in het weekend wordt gewerkt.

SP: Het college gaat de verkeersstromen tijdens en na de reconstructie monitoren in Maastricht-West en dan kan de John F. Kennedybrug ook worden meegenomen. Dit heeft het college reeds eerder toegezegd. Het is de bedoeling om vrachtwagenverkeer te ontmoedigen, niet om een baanbrekende vermindering in verkeersbewegingen over de Tongerseweg te bewerkstelligen. Het blijft immers een invalsweg van de stad. In de kern van Wolder wordt het fietspad versmald bij een uitstekend woonhuis. De rijbaan wordt op dat punt twintig centimeter smaller dan op de rest van de route. Daarnaast kan de fietser op dat punt zelf kiezen of hij zich tussen het andere verkeer wil begeven of op het fietspad wil blijven. Het gemotoriseerd verkeer moet hier dus rekening mee houden. Een richel tussen de rijbaan en het fietspad is juist niet de bedoeling. Het is wel zo dat het fietspad op een wat hoger niveau komt te liggen.

De reden dat er geen langer tracé als dertigkilometerzone wordt aangemerkt, is omdat het deel uitmaakt van de verkeerswegenstructuur waar vijftig kilometer per uur de regel is. Het realiseren van een dertigkilometerzone betekent niet dat iedereen zich daaraan gaat houden. Dit is het geval bij het betreffende gedeelte op de Tongerseweg omdat het een type weg is waarvan men verwacht dat er dertig kilometer per uur is toegestaan. Wel wordt verwacht dat de gemiddelde snelheid op dat gedeelte omlaaggaat ten opzichte van de huidige situatie.

De wethouder bevestigt dat de trillingen en geluidshinder ook na de reconstructie worden gemeten, dat sluit aan bij de eerder gedane toezegging.

50PLUS: Bromfietsen rijden volgens het voorstel op de rijbaan, niet op het fietspad.

50PLUS (Bronckers) weet uit eigen ervaring dat bromfietsen met enorme snelheid over de fietspaden op de Tongerseweg rijden, met name op het gedeelte tussen de Javastraat en de Belgische grens.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) informeert naar de reden dat bromfietsen op de rijbaan moeten rijden.

Wethouder Krabbendam wijst op het verschil tussen bromfietsen en snorfietsen. Snorfietsen mogen maximaal dertig kilometer per uur rijden en kunnen daarom op het fietspad rijden. Bromfietsen gáán niet naar de weg, die rijden al op de weg. De wethouder erkent dat niet elke bromfietser zich daaraan houdt en herkent het beeld dat de heer Bronckers schetst. Dit gaat vooral om fatsoen en gedrag van elk afzonderlijk individu.

Tweede termijn

CDA (Heine) dankt de wethouder voor diens beantwoording. De fractie acht voorliggend stuk rijp voor besluitvorming.

PvdA (Van Gool) overweegt nog steeds een motie in te dienen. Spreker verwijst naar de afsluitende vragen in de eerste termijn. Ten eerste, betreft dit de vraag of de werkzaamheden 's nachts zouden plaatsvinden. Deze vraag is voldoende beantwoord. Ten tweede heeft de fractie geïnformeerd naar het monitoren van de wegen. Dit punt wil spreker nog graag in het fractieberaad bespreken.

VVD (Beckers) acht het voorstel rijp voor besluitvorming. De fractie dankt de wethouder voor diens beantwoording. Een aantal partijen stuurde in de eerste termijn op het opnieuw vertragen van het plan óf omdat ze ervan overtuigd zijn dat de reconstructie niet goed genoeg is óf om te wachten op de rechterlijke uitspraak. Spreker roept op om het plan niet verder te vertragen. Omwonenden zouden nóg langer met de huidige problematiek geconfronteerd blijven en daarnaast zou een financieringsprobleem ontstaan.

SP (Schut) stelt dat de vragen van de fractie afdoende zijn beantwoord. Spreker is blij met de herhaling van de toezegging met betrekking tot de monitoring en de meting van geluid en trillingen. Voor de SP is het stuk rijp voor besluitvorming. De fractie hoopt dat de reconstructie snel van start kan gaan.

Partij Veilig Maastricht (Smeets) dankt de wethouder voor de beantwoording. Het stuk is rijp voor besluitvorming.

SAB (Martin) meent dat de vraag waar de motie van de PvdA op ziet, reeds door de wethouder is beantwoord. Het stuk is rijp voor besluitvorming.

50PLUS (Bronckers) dankt de wethouder voor diens toezegging met betrekking tot het waterbedefferd voor de overige wegen van en naar Maastricht. De fractie vindt het fijn dat bromfietsen op de rijbaan mogen rijden. 50PLUS sluit zich aan bij het standpunt dat het stuk rijp is voor besluitvorming.

LPM (Nuyts) geeft aan, dat het een jarenlang traject met veel rondes en overleggen hiermee wordt afgerond. De fractie wil graag starten met de reconstructie. Het stuk is rijp voor besluitvorming.

PvdA (Van Gool) benadrukt dat er geen zekerheid is dat de fractie een motie zal indienen.

Wat betreft de fracties van **SPM, GroenLinks, D66, PVV, Groep Gunther en Groep Alexander Lurvink** is het voorliggende stuk rijp voor besluitvorming.

De **voorzitter** concludeert dat de PvdA eventueel een motie indient. Voor de overige partijen is het stuk rijp voor besluitvorming.

Wethouder Krabbendam bevestigt nogmaals dat het college gaat monitoren. De wethouder vraagt zich af waarover de PvdA een motie zou willen indienen.

PvdA (Van Gool) is blij met de toezegging dat er wordt gemonitord op verkeersstromen. In het raadsvoorstel wordt kort gerefereerd aan het meten van de geluidsoverlast, fijnstof en trillingen. De fractie wil weten hoe het college dit wil gaan aanpakken.

Wethouder Krabbendam geeft aan, dat fijnstofmetingen plaatsvinden aan de hand van het metingsysteem van de fijnstofsensoren die in februari aan zestig burgers worden uitgereikt. Er zijn ook aanwonenden van de Tongerseweg die hier gebruik van maken. Dit is ook terug te lezen op 'luchtmeetnet-maastricht.nl'. De fijnstofsensoren sturen ieder uur een meting door. Omwonenden hoeven hier verder niets voor te doen. Ook trillingen zullen worden gemeten. Geluidsoverlast wordt gemeten aan de hand van berekeningen. Onderdeel van de monitoring is een enquête waarin men wordt bevraagd op ervaringen. Er wordt dus zowel objectief als subjectief gemeten. In het kader van de Omgevingswet zal de gemeente vaker met participatie van doen hebben. Dit is daarom een goed leerproces. Daarnaast wil de gemeente ook echt weten en kunnen beoordelen of het best mogelijke is gedaan.

PvdA (Van Gool) vindt het stuk na de toelichting van de wethouder rijp voor besluitvorming, maar het is voor de fractie geen hamerstuk.

De **voorzitter** dankt de aanwezigen voor hun inbreng.

De **voorzitter** sluit de raadsronde.