

**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 13-01-2021
No. 2021- 01309 (MOB)
No. 2021- 01310 (RAAD)**

Onderwerp: bijdragen Tongerseweg Veilig

Geachte mevrouw Heijboer,

Bijgaand de bijdragen van Tongerseweg Veilig in presentabel format. Nog hartelijk dank voor de bemiddeling bij de sprekersvolgorde.

Met vriendelijke groet,

Namens de vereniging Tongerseweg Veilig Dilemma

Dames en heren raadsleden,

De gemeente zit in een lastig parket. Op 7 april verantwoordt het college zich bij de rechtbank voor zijn besluit om geen vrachtwagenverbod in te stellen op de Tongerseweg. Met een dossier van 50 jaar nalatigheid. Wat kan het college daar inbrengen? Alleen dit plan, speciaal ontworpen om het vrachtwagenverkeer ruim baan te geven! Vol concessies aan de veiligheid van voetgangers en fietsers, een van de belangrijke gronden in ons beroep. Voor mensen met een handicap is in het geheel niets voorzien; daarmee overtreedt de gemeente ook nog eens wettelijke voorschriften¹.

Als u wilt wachten op de rechter (verstandig!), dan heeft het college helemaal niets om zijn gezicht te redden en staat de gemeente nóg zwakker, want er is net weer uitstel geweest. En u staat er slecht op bij de buurt en de stad: die kijken al vijftig jaar vol afgrijzen naar het geschuif rond de Tongerseweg. Nee, uitstellen is niet slim. Toch maar doorzetten, dit plan, op hoop van zege?

Maar wat als de rechtbank de eis toewijst? Zegt u dan “pech gehad, we zetten wel een bord neer”? Dat is in strijd met regel 1 van de verkeerskunde: de inrichting moet “*geloofwaardig*” zijn. U snapt zelf ook wel dat de inrichting dan aangepast moet worden. U kunt meer ruimte gebruiken voor de veiligheid van zwakke verkeersdeelnemers en invaliden, met maatregelen als sluisen en verkeerslichten. Nu ziet het plan daar noodgedwongen van af op verzoek van de transportsector. Dan hoeft dat niet meer. U kunt het STOP – principe uit het Bestuursakkoord écht inhoud geven².

Wat een dilemma!

Dat heeft u helemaal te danken aan Groen Links: eerst de kwestie wederom vooruitschuiven omdat toch echt moet worden overlegd met de Belgen³, dan tekenen voor een bestuursakkoord met de tekst “*Vrachtwagens uit België die geen bestemming hebben in Maastricht rijden niet door de stad*”⁴, en vervolgens een wethouder sturen die over dit dossier nooit met zijn Belgische collega’s overlegt⁵, die het bestuursakkoord van zijn eigen partij aan zijn laars lapt, en die tegelijkertijd de rechtsgang zoveel mogelijk vertraagt⁶. Zonder deze wethouder had u hier niet

1 **Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap** (Trb. 2007, 169 en Trb. 2014, 113) van de VN; [Richtlijn nr. 2000/78/EG](#) van de Raad van de Europese Unie; [Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte](#), [Besluit kwaliteit leefomgeving](#) (zie p.535); Eigen beleid: Maastrichtse Inclusie Agenda, speerpunt 7: “Maak de openbare ruimte toegankelijk”

2 [Bestuursakkoord 2018-2022](#), p. 16, vierde alinea: “*Stappen, trappen, openbaar vervoer, personenauto.*” *In die volgorde prioriteren de Vlamingen de verschillende vervoersvormen. Dit ‘STOP’-principe inspireert ook Maastricht. De auto maakt plaats voor openbaar groen, spelen en ontmoeten. Merkbaar is de indrukwekkende reductie van overlast door vrachtverkeer binnen de stad, dankzij een structurele oplossing voor het transitieverkeer in samenwerking met onze Belgische bureaus.*

3 [Verslag raadsronde Verkeersmaatregelen Maastricht-West, 12 december 2017](#), p. 3 “**GroenLinks (Van der Gugten)** herhaalt haar pleidooi voor structurele oplossingen in de hele regio. Daarbij moet de aanpak van de Tongerseweg prioriteit krijgen, maar dat kan pas -gezien de eerder genoemde andere werkzaamheden in Maastricht en in de regio -volgend jaar. PvdA (Van Ham) vindt dat GroenLinks de problemen voor zich uitschuift, naar een ander college. Het gaat om een levensgevaarlijke situatie. Er lijkt nu een meerderheid te zijn voor een verbod voor vrachtwagens. Waarom wil GroenLinks daar niet in meegaan?”

4 [Bestuursakkoord 2018-2022](#), p.18, dertiende stip

5 Blijkt uit het **dossier van de rechtszaak**, wij overleggen dit graag op uw verzoek

gezet met een verschrikkelijk dilemma. We hadden al lang geweten of de rechtbank dit plan een voldoende alternatief vindt.

Aanbeveling

Dames en heren raadsleden, gedane zaken nemen geen keer. Wat kunt u nog doen? Er is een uitweg waarmee u én de onafhankelijke rechter respecteert, én, als de gemeente gelijk krijgt, en er hoeft geen vrachtwagenverbod te komen, ervoor zorgt dat u tenminste kunt nagaan of dit plan doet wat het moet doen.

1. De investering goedkeuren, met dien verstande dat de uitvoering zo wordt gepland dat de inrichting alsnog in overleg met de werkgroep kan worden aangepast indien de rechtbank de eis (vrachtwagenverbod) toewijst. Het budget blijft in ieder geval gereserveerd⁷, ook als de uitvoering doorschuift naar volgend jaar;
2. De effecten van de reconstructie én van een afsluiting van de weg op het vrachtverkeer in heel Maastricht-West laten vaststellen door middel van (gelijktijdige) vrachtwagentellingen op alle inkomende wegen in Maastricht-West en op de overige standaard beschikbare telpunten in de hele stad⁸.
 - a) vier aaneensluitende weken tijdens de vier maanden voorafgaand aan het werk⁹;
 - b) vier aaneensluitende weken tijdens het werk, als in ieder geval de weg richting stad is afgesloten, zo in mogelijk beide richtingen;
 - c) vier aaneensluitende weken na openstelling, op een moment dat naar het oordeel van de betrokken buurten (niet alleen de Tongerseweg) de verkeersstromen zich hebben gestabiliseerd, maar uiterlijk binnen een jaar.

6 September 2018, mondeling tegen TWV: “er komt beslist geen vrachtwagenverbod”; op papier tegen de rechter: “ik *hoef geen besluit te nemen waartegen zij kunnen opkomen*” (houdt geen stand), en vervolgens, in 2019 “ik moet met de Belgen overleggen” (blijkt vervolgens nooit te zijn gedaan: het college heeft op grond van de Awb art. 8:42 alle op de zaak betrekking hebbende stukken ingestuurd en dat dossier bevat **geen enkel bestuurlijk overleg, alleen één overleg op ambtelijk niveau, november 2017**. Wij overleggen dit stuk graag op uw verzoek. Daar blijkt uit dat de “ontstelde” inspraakbijdrage van de burgemeester van Lanaken vooraf was ingestoken. Niet blijkt of dat met of zonder medeweten van de toenmalige portefeuillehouder Aarts was.

7 Het rijk heeft voor de komende tien jaar **€ 500 mln. gereserveerd voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid**. (bron: <https://investeringsimpulssp.nl/vraag-en-antwoord/>) Daarvan is in 2020 nog maar € 165 mln. toegekend (bron: <https://investeringsimpulssp.nl/wp-content/uploads/2020/12/Brief-Tweede-Kamer.pdf>). Het is dus beslist niet zo dat na dit jaar de kans op een subsidie verkeken is. Er komen zeker nieuwe aanvraagmogelijkheden en die kunnen zelfs meer opleveren als extra Duurzaam Veilig maatregelen worden genomen, waarvan nu vanwege de vrachtwagens is afgezien.

8 Waar nodig in overleg met het rijk en/of met de provincie.

9 De aard en frequentie van de metingen voor de Verkeersmonitor voldoen hier niet voor omdat die alleen gelede vrachtwagens tellen en op de verkeerde momenten vallen. Enkelvoudige vrachtwagens van 50 ton classificeert de Verkeersmonitor als bestelbusje. Vier weken is de standaard periode voor betrouwbare tellingen. Het moet mogelijk zijn om iets te schuiven (maar niet te veel) om effecten van vakanties en feestdagen te vermijden. De Verkeersmonitor is gebaseerd op een modellering van de verkeersstromen uit 2002.

Namens de vereniging Tongerseweg Veilig Let op die audit

Dames en heren raadsleden,

We zijn blij dat we zover zijn gekomen dat we een plan hebben. Maar het kan beter. We zien geen STOP-principe. Dit houdt de vrachtwagens niet weg. Dit is: vrachtwagens op één, fietsers op twee, en voetgangers helemaal achteraan.

Ik zat in de werkgroep als buurtbewoner. Niet namens Tongerseweg Veilig, want de vereniging is het nooit eens geweest met de opdracht dat vrachtverkeer koste wat kost doorgang moet houden. En ook niet met het feit dat de gemeente na de zomer zélf nieuwe leden uitkoos uit de respondenten van de buurtpeiling¹. Evenmin met de geheimhouding op de namen van de leden vanwege "de privacy". Raar dat de buurt niet mag weten wie invloed uit zit te oefenen. Bekendmaking van de naam had voorwaarde moeten zijn om in de werkgroep te komen.

Door die vrachtwagen-eis moesten we allerlei concessies doen aan Duurzaam Veilig². Op onderdelen waar subsidie voor stond, zoals verkeerslichten bij de oversteekplaatsen³. Of op kwesties van smaak, zoals de bomerij of klinkertjes op de fietsstroken. Die concessies leverden iedere keer felle discussies op tussen de bewoners en de gemeente. Dat eindigde dan met een machtswoord van de gemeente. Zo ging het ook met de hele variantenkwestie. De gemeente wilde op zoveel mogelijk meters het fietspad aan de buitenkant leggen, want fietsstrook aan de rijbaan is niet Duurzaam Veilig (en om die reden niet subsidiabel). Het punt was: het past gewoon niet in de breedte op heel veel stukken. Deze spanning met Duurzaam Veilig had in één klap kunnen worden opgelost met 30 km over de hele lengte, want dan valt een aanliggende fietsstrook wél binnen de norm. Maar ook dat werd door de gemeente van de hand gewezen. Die vrachtwagens moeten ook nog hard mogen rijden!

Kortom, de werkgroep is dan wel akkoord, maar niet van harte. Zwakke verkeersdeelnemers zijn beter af zonder die vrachtwagens. Mijn beeld is dat in het hele proces, binnen en buiten de werkgroep, zwaar werd gestuurd in de richting van de voorkeuren van de gemeente. We mochten wat rommelen in de marge. Ik voel me toch een beetje een excuustruus.

Tenslotte de verkeersaudit. Die was al een maand beschikbaar en heeft in die tijd "tekstuele wijzigingen" ondergaan. Er blijkt ook een reactienota te bestaan, die het college achterhoudt. De

1 Er waren leden vertrokken uit verontwaardiging over de gang van zaken rondom de buurtpeiling en de onjuiste claims van de gemeente in de krant over de – niet bestaande – instemming van de werkgroep.

2 De subsidieregeling is bedoeld om wegen DuurzaamVeilig te maken volgens de normen die daarvoor zijn vastgesteld (<https://www.swov.nl/file/17032/download?token=QXqEWVS4>). Onder andere: **op GOW 50 km is een gescheiden fietspad verplicht, bij 30 km niet**. Fietsstroken en -paden moeten zijn voorzien van glad wegdek. Als uitdaging wordt expliciet genoemd toenemende heterogeniteit en het grotere aandeel ouderen op stedelijke wegen, en als oplossingsrichting "**op meer wegen niet al het verkeer toe te laten en meer wegen veilig te maken voor relatief kwetsbare verkeersdeelnemers**"(p.20)

3 Met name een verkeerslicht bij de oversteek naar de school. Deze wordt druk gebruikt door de kinderen van Daalhof sinds de school daar gesloten is. De verkeersbrigadiers zijn ermee opgehouden omdat ze het te gevaarlijk vinden, met die aanstormende vrachtwagens. Dit verkeerslicht is nota bene toegezegd voor bij de reconstructie tijdens een overleg tussen TWV en de wethouder **in 2018, vooruitgeschoven om** kapitaalvernietiging te voorkomen. Nu is er zelfs 50% subsidie voor te krijgen. Goedkoper wordt het niet!

werkgroep heeft niet mogen bespreken wat er met de punten moest gebeuren. Het zijn vaak ook hun eigen punten, de concessies vanwege de vrachtwagen-eis. Over die audit wordt zeker nog een hartig woordje gesproken in de werkgroep. Na het verhaal van mw. Kretzers snapt u dat ik daarbij denk “daar gáán we weer!”

Aanbeveling

Dames en heren raadsleden, let op die audit. Aanbevelingen van een audit zijn niet niks, die moeten worden overgenomen. Als dat niet mogelijk is, dan betekent dat simpelweg dat de vrachtwagens niet mogelijk zijn. Niet het college bepaalt of een auditrapport vrijblijvend is, maar u. Als hier niets mee wordt gedaan en daar komen ongelukken van, dan is dat deze keer voor rekening van de gemeenteraad. Want u wist het van tevoren.

Namens de vereniging Tongerseweg Veilig

Zure appel

Dames en heren raadsleden,

U zit met een probleem. 50 jaar is de gemeente nalatig geweest en heeft zij de problemen van de Tongerseweg laten doorsudderen. Vandaag zijn het ineens úw problemen. U moet beslissen over een enorme investering en dan moet het klaar zijn. Definitief klaar en opgelost. U kunt zich geen probeersel meer veroorloven. We hebben het ene probeersel na het andere gezien in die 50 jaar, niets heeft geholpen. Het wordt tijd om door de zure appel heen bijten. Na 50 jaar vooruitschuiven is het tijd voor een definitieve oplossing: veiligheid voor de zwakke verkeersdeelnemers, dan maar ten koste van de vrachtwagens, en niet anderom.

Jazeker, 50 jaar!

"de Tongerseweg in de verste verte niet voldoet aan de moderne eisen" (directeur Openbare Werken J. van der Venne, geciteerd in De Volkskrant, 19/9/1967);

"Reconstructie van deze bijzonder drukke invalsweg is zeer urgent. Deze wordt in de nabije toekomst nog veel urgenter als de nieuw geplande woonwijken Campagne en Daalhof op deze weg worden aangesloten". (een woordvoerder van de gemeente, geciteerd in het Limburgsch dagblad, 29/11/1969);

"B en W Maastricht verontrust over stijgend aantal verkeersongevallen" (Limburgsch dagblad, 8/8/1970);

"Tot de gevaarlijke rijkstracé's waarover het gemeentebestuur met Rijkswaterstaat al of niet „reeds geruime tijd" onderhandelt over hoogst urgente verbeteringen, behoren de Brusselseweg, Tongerseweg en de Via Regia"; en: "Als urgente projecten merken b. en w. aan: De reconstructie van de Tongerseweg [en nog 4 projecten, MK]" (Limburgsch dagblad, 8/8/1970)

1972: de Tongerseweg moet gelijk maar een vierbaans weg worden dwars door Wolder, of anders eromheen. Nooit meer iets van gehoord. We hebben er wel de parkeerplaats tegenover de begraafplaats aan te danken.

1979, aanleg riolering: een laagje stolgrind teruggelegd.

Vervolgens: snelheid van 70 naar 50, een inhaalverbod, een paar onbeveiligde oversteekplaatsen, af en toe een laagje asfalt. De rechte betonnen blokken die er in 2006 door een corrupte projectleider in zijn gerommeld zijn het toppunt. De randen moesten er weer van worden afgefreesd. Dat knoeiwerk is nog steeds te zien. Ooit was er een plannetje voor een vertrager aan de grens, (nooit meer iets van gehoord), voor een zebra bij de Pletzersstraat (idem), een ideeetje voor een linksaffer om een tuincentrum bedienen (afgeblazen na inspraak van Tongerseweg Veilig) en er worden af en toe wat matrixborden heen en weer gesjouwd. In plaats van het broodnodige verkeerslicht bij de school¹ kwam er een vrijblijvende schoolzone van maar 5 meter. Zo gaat het al

¹ Voor de kinderen van Daalhof. Sinds de school daar is gesloten moeten die 4x per dag de Tongerseweg oversteken. De Verkeersbrigadiers zijn ermee opgehouden omdat ze zich niet veilig voelen met die aanstormende vrachtwagens. Dit was in 2018 niet bekend bij de afdeling Verkeer en ook niet bij de wethouder.

50 jaar door met pappen en nathouden. Steeds is het: de afdeling verkeerskunde verzint een oplossing “binnen de mogelijkheden”, de bewoners zien bezwaren, gemeente drukt door, en achteraf blijkt dat ze wéér gelijk hadden: het helpt niet.

Aanbeveling

Dames en heren raadsleden, uw raad heeft het college toegestaan een oplossing uit te werken zonder vrachtwagenverbod. Hier ligt het beste wat u kunt krijgen. Een ontoereikend plan met een vernietigend auditrapport. Dat hadden wij voorspeld. Evenals het feit dat u voor 3,5 miljoen niet klaar zou zijn. Wij zeggen: lees die audit en trek uw conclusie: als dit het wordt, gaat het wéér niet werken. Bijt door de zure appel heen en draag het college op ook een vrachtwagenverbod in te stellen.