



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van PVM,  
de heer J. Smeets  
Aan de fractie van PvdA ,  
mevrouw M. Slangen, mevrouw C. de Vrede-van Gool  
Aan de fractie van 50PLUS ,  
de heer B. van Est  
de heer W. Bronckers

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP  
Vragen ex art. 47 RvO inzake Tongerseweg

DATUM  
16 juli 2020  
Verz.: 16-07-2020

BIJLAGEN  
--

BEHANDELD DOOR  
EV (Viviane) Groot, de

TELEFOONNUMMER  
043 350 4677

ONZE REFERENTIE  
2020.19655

E-MAILADRES  
viviane.de.groot@maastricht.nl

FAXNUMMER  
043 - 350 4141

UW REFERENTIE  
---

Geachte dames Slangen en de Vrede-van Gool en heren Smeets, van Est en Bronckers

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in het kader van artikel 47 van het Reglement van Orde.

**Vraag 1:**

Klopt het dat je op de website door het format van het formulier gedwongen wordt te kiezen tussen variant 1 of variant 2 en er geen optie bestaat voor 'anders' of 'geen mening'?

**Antwoord 1:**

*Ja, dat klopt.*

**Vraag 2:**

Klopt het dat met de bewoners is gecommuniceerd: "indien variant 5 en masse wordt gekozen, dan zal de politiek daar wel in mee gaan"?

**Antwoord 2:**

*Tijdens de informatieavond georganiseerd door Tongerseweg Veilig op 14 juli 2020 is ambtelijk aangegeven dat indien blijkt dat een grote meerderheid van de bewoners een voorkeur zou hebben voor variant 5, dit een duidelijk signaal is dat ook door de raad zal worden opgepikt.*

**Vraag 3:**

Vindt u de aangehaalde opmerking onder vraag 2 geen bijzonder vreemde opmerking als er feitelijk geen keuze wordt voorgelegd?

**Antwoord 3:**

*Nee. In afstemming met de werkgroep zijn de voorkeursvarianten 1 en 2 voorgelegd in de peiling. Alle overige varianten zijn beargumenteed afgefallen. Via huis aan huisbrieven zijn bewoners geïnformeerd over het ontwerp- en participatieproces. In de brief stond de oproep dat iedereen met vragen of opmerkingen zich kan melden bij de projectleider. Als mensen geen keuze willen of kunnen maken, omdat hun voorkeur naar een andere variant of oplossing gaat, dan kunnen ze dit melden. Wij hechten grote waarde aan burgerparticipatie en hebben daarom dit proces met de buurt*



DATUM  
16 juli 2020

*zorgvuldig ingestoken. Wij zullen echter onze ogen niet sluiten voor signalen uit de omgeving. Tot de informatieavond hadden ons echter geen signalen hierover bereikt.*

**Vraag 4:**

Vindt u ook niet dat u variant 5 alsnog als mogelijke optie ter stemming voor moet leggen in plaats van te verstoppen op uw website?

**Antwoord 4:**

*Nee. Variant 5 is in het afwegingsproces dat doorlopen is met de werkgroep beoordeeld als niet wenselijk gezien het feit dat de inrichting nog meer gaat verspringen. Dit leidt tot een onrustig straatbeeld en het moeilijker inschatten van de positie van de fietsers en de voetgangers. Dit sluit verder ook niet aan bij de gewenste herkenbaarheid van de historische structuur van de weg en de verbetering van de veiligheid en het comfort voor de fietser.*

**Vraag 5:**

Vindt u dat u van fatsoenlijke burgerparticipatie kunt spreken als u mensen uit 2 opties laat kiezen en dus duidelijk een trechter aanbrengt, terwijl er ook andere opties voorliggen?

**Antwoord 5:**

*De gemeente heeft juist geprobeerd te werken aan optimaal draagvlak door samen met een uitgebreide vertegenwoordiging van bewoners te komen tot de inhoudelijk meest wenselijke en praktisch meest haalbare varianten en deze voor te leggen met behulp van een peiling. De betrokkenheid van de deelnemers bij de werkgroep én bij de plannen voor de Tongerseweg is groot. In de werkgroep zitten bewoners en ondernemers met verschillende meningen en voorkeuren. Samen met deze groep zijn er verschillende varianten tot stand gekomen en verder uitgewerkt. 2 voorkeursvarianten zijn overgebleven. Deze hebben we met instemming van de werkgroep aan de buurt voorgelegd. Deze hebben we met instemming van de werkgroep aan de buurt voorgelegd. De varianten zijn daarnaast besproken met een klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat uit Belgische wegbeheerder, gemeente Riemst, Evofenedex, TLN, Cumela, Lltb, VVN, Fietsersbond, De Lijn en provincie Limburg.*

*Participatie gaat vooral om het proces dat doorlopen wordt. Ook bij de afgefallen varianten waren er mensen in de werkgroep die een persoonlijke voorkeur hadden voor een van deze varianten. De taak van de gemeente als overheid is dat zij naast individuele voorkeuren ook algemene belangen moet meewegen.*

*Als te veel varianten waren voorgelegd zou de kans op verdeeldheid en de mogelijke keuze voor een onhaalbare of inhoudelijk onwenselijke variant juist groter zijn geweest. De gemeente heeft tot nu – behalve van Tongerseweg Veilig- geen signalen ontvangen van mensen dat de gekozen werkwijze niet passend was of voor verdeeldheid zou zorgen, eerder het tegenovergestelde. We vinden het dan ook erg jammer dat nu het proces bijna afgerond is hier discussie over ontstaat. Dat doet geen recht aan alle mensen die tot nu toe een waardevolle bijdrage hebben geleverd aan het ontwerp- en participatieproces en iedereen die hun stem onderbouwd heeft uitgebracht.*

**Vraag 6:**

Klopt het dat uw keuze om variant 5 te schrappen slechts heeft medegedeeld aan een zeer kleine vertegenwoordiging (i.v.m. de corona-maatregelen) van de bewonerswerkgroep? Waarom heeft u dit niet in samenspraak met de volledige werkgroep gedaan?

**Antwoord 6:**



DATUM  
16 juli 2020

*Als gevolg van de maatregelen rondom het indammen van het coronavirus is in afstemming met de werkgroep besloten om overleg in eerste instantie te voeren met een verkleinde werkgroep en daarna steeds terug te koppelen naar de rest van de werkgroep. De inhoudelijke argumenten om andere varianten af te laten vallen zijn telkens teruggekoppeld aan de kleine en de grote werkgroep net als het voorstel om alleen verder te gaan met varianten 1 en 2.*

**Vraag 7: -**

Klopt het dat het argument 'kabels en leidingen' nu nog helemaal geen argument kan zijn, nu gisterenavond bleek dat het onderzoek hiernaar nog helemaal niet is afgerond? Klopt het dat u dus nog helemaal niet exact weet waar de kabels en leidingen liggen?

**Antwoord 7:**

*Kabels en leidingen zijn wel een argument. De ligging van kabels en leidingen kennen wij grof, voor dit project wordt de ligging van de kabels en leidingen op dit moment exact bepaald. Daarna kunnen we bepalen in hoeverre dit argument overeind blijft.*

**Vraag 8:**

Zijn er consequenties voor kabels en leidingen bij het weghalen van bomen/ wortels? Zo ja, zijn deze kosten begroot?

**Antwoord 8:**

*Ja, bij grondwerkzaamheden zijn er altijd risico's dat kabels en leidingen beschadigd raken. In dit project met name bij het weghalen van bomen/wortels. In de ramingen is een risicoreservering opgenomen waaruit tegenslagen betaald kunnen worden.*

**Vraag 9:**

Er is gesproken over verkeer remmende maatregelen: ter hoogte van de Pletserstraat liggen 3 horecagelegenheden, waar men dus veel 'beweging' verwacht. Waarom wordt er niet gekozen voor een verkeerssluis op die plek, zoals bijvoorbeeld op de Bieslanderweg? Waarom heeft u – bijvoorbeeld op de plekken waar zebrapaden gepland zijn – niet gekozen voor verkeerssluizen?

**Antwoord 9:**

*Als alternatief is de mogelijkheid voor een wegversmalling ter hoogte van de woning in de straat onderzocht. Voordeel van een wegversmalling is dat er nog meer ruimte voor langzaam verkeer wordt gerealiseerd. Een wegversmalling zorgt voor vertraging van het gemotoriseerde verkeer. Deze vertraging is tegelijkertijd een groot nadeel. Het voorstel was dat verkeer de stad uit voorrang krijgt op verkeer de stad in. Met een verkeerssimulatie is inzichtelijk gemaakt dat als gevolg van de wegversmalling er dagelijks in de spits wachtrijen ontstaan voor de wegversmalling. Deze wachtrij loopt standaard op tot voorbij de inrit van het tankstation. Op drukke dagen komt de wachtrij zelfs tot voorbij de Felix Bockenstraat. De gemiddelde vertraging die het gemotoriseerde verkeer oploopt is 25 seconden. De wachtrijen leiden voor de omwonenden tot ongemak.*

*Parkeerplaatsen kunnen minder makkelijk bereikt en verlaten worden. En omwonenden ondervinden hinder van geluid en trillingen als gevolg van afremmend, stilstaand en optrekkend verkeer.*

*De wachtrijen kunnen ook leiden tot agressief gedrag bij sommige bestuurders. Mensen die nog snel even voorrang nemen terwijl ze het niet hebben. Mensen die over het trottoir gaan rijden of agressief optrekken. Dat leidt tot verkeersonveilige situaties. Ook speelt het risico dat een deel van het verkeer zich laat verleiden tot andere (snellere) routes door Wolder. Bijvoorbeeld via de Diependaalseweg, Felix Bockenstraat, Pastoor Haesenstraat, Heukelommerweg en Medoclaan. Een klein deel van het verkeer wordt verleid de Tongerseweg te mijden.*



DATUM  
16 juli 2020

**Vraag 10:**

Klopt het dat via de website iedereen feitelijk een stem uit kan brengen op het ontwerp Tongerseweg? Klopt het ook dat u mensen laat stemmen via een Google Doc formulier? Klopt het dat u gezien de AVG geen gebruik mag maken van Google Doc in zo'n procedure?

**Antwoord 10:**

*Feitelijk kan iedereen een stem uit brengen op het ontwerp Tongerseweg. Om ervoor te zorgen dat zeker de bewoners van deze weg hiervan op de hoogte zijn en als voornaamste belanghebbenden hun stem kunnen uitbrengen, is een huis-aan-huis-brief verspreid. Het stemmen gaat via een Google Doc formulier. De AVG zegt niets over de te gebruiken software, maar zegt iets over verwerking en delen van gegevens.*

**Vraag 11:**

Hoe gaat u ervoor zorgen dat bij inspraak vooral de belangen van aanwonenden tot hun recht gaan komen?

**Antwoord 11:**

*Tijdens de informatieavond werd gesteld dat we naar de huisadressen van de uitgebrachte stemmen kunnen kijken naar het verschil tussen aanwonenden en overige stemmen. Dit was een te snelle reactie. Vanuit AVG is dit geen optie, aangezien dit niet vooraf gecommuniceerd is. Huis-aan-huis-brieven zijn verspreid aan bewoners direct aan de Tongerseweg (adres Tongerseweg of tuin aan de Tongerseweg) en aan bewoners in de eerste delen van de zijstraten. Wij vinden dat de bewoners in de zijstraten een nagenoeg even groot belang hebben als de direct aanwonenden en scharen hen in dezelfde groep. Er heeft geen uitgebreide wijk- en stadsbrede communicatie plaatsgevonden. De verwachting is dat een relatief klein deel van de stemmen van niet direct aanwonenden zal zijn. Hiermee zorgen we dat de stemmen van de aanwonenden tot hun recht komen.*

**Vraag 12:**

Klopt het dat het project Tongerseweg inmiddels waarschijnlijk 5 miljoen euro gaat kosten in plaats van de eerder geraamde 3,7 miljoen? Hoe past dat extra bedrag in de begroting van Maastricht als we al 25 miljoen bezuinigen?

**Antwoord 12:**

*Het klopt dat de voorlopige ramingen hoger zijn dan de eerder geraamde 3,5 miljoen. Dit zegt echter niets over de daadwerkelijke kosten. Nadat het ontwerp definitief is uitgewerkt volgt nog een definitieve kostenraming die aan de raad zal worden voorgelegd. In het raadsvoorstel zal ook een dekkingsvoorstel worden opgenomen. Dit dekkingsvoorstel zal naast de reeds eerder hiertoe gelabelde investeringsmiddelen uit het meerjarenprogramma groot onderhoud en het mobiliteitsfonds, aangevuld worden met andere financieringsbronnen. Hiertoe is op 1 juli een subsidieaanvraag ingediend bij het Rijk om aanspraak te maken op middelen uit de investeringsimpuls die gekoppeld is aan het strategisch plan verkeersveiligheid. Voor de bezuinigingen heeft dit dus geen gevolgen. De middelen die voor dit project worden ingezet zijn bovendien allemaal investeringsmiddelen terwijl de bezuinigingsopgave zich richt op structurele exploitatiemiddelen.*



DATUM  
16 juli 2020

**Vraag 13: -**

Klopt het dat er geen rekening wordt gehouden met het verkeerslawaaï en ontwikkelingen op het gebied van de Wet Geluidshinder?

**Antwoord 13:**

*Nee, er wordt wel rekening gehouden met het verkeerslawaaï. Op dit moment wordt voor de conceptontwerpen een akoestisch onderzoek gedaan. Daarbij wordt gekeken naar de effecten over 10 jaar, rekening houdend met de vigerende Wet Geluidshinder. Op dit moment is er nog geen inzicht hoe de wet Geluidshinder in de toekomst in de Omgevingswet wordt geïntegreerd.*

**Vraag 14:**

Kunt u ons uitleggen hoe de ontwerpen die voorliggen voldoen aan de redenen om de Tongerseweg aan te pakken? Immers één van de hoofdredenen was de aanpak van de overlast van het vrachtverkeer, maar het lijkt er eerst en vooral op dat u fietsers en voetgangers wilt faciliteren.

**Antwoord 14:**

*De verkeerssituatie op de Tongerseweg is al vele jaren onderwerp van gesprek. De Tongerseweg is van oudsher een weg waarover verkeer de stad in- en uitrijdt. Door het toegenomen verkeersaanbod is er een situatie ontstaan waarbij verkeer en wonen niet meer op elkaar aansluiten. Door de jaren heen is een weginrichting ontstaan waarbij omwonenden hinder ondervinden zoals een onveilig gevoel, slechte oversteekbaarheid, geluid- en trillingshinder. Omwonenden zoeken een inrichting van de weg die passend is in hun woonomgeving, passend bij de voorzieningen die erlangs liggen en waar schoolgaande kinderen veilig kunnen oversteken. Met een reconstructie kunnen we zorgen voor een situatie waar het vele malen prettiger is om te lopen en te fietsen dan in de huidige situatie. Ook kunnen we de civieltechnische staat van de weg vernieuwen, waardoor geluid- en trillingshinder afnemen.*

*Op twee manieren wordt de overlast van het vrachtverkeer verminderd:*

- 1. Door het vernieuwen van de fundering van de weg en door een vlakke afwerking van de rijbaan (dus geen gaten, putdeksels zoveel mogelijk uit het rijspoor, danwel volledig vlak uitgevoerd) wordt de overdracht van trillingen sterk verminderd;*
- 2. in de voorliggende ontwerpvoorstellen voor beide varianten worden een aantal maatregelen genomen waarmee de snelheid van het verkeer en dan met name van vrachtverkeer en tractoren wordt geremd. Het remmen van de snelheid zorgt voor minder overlast van geluid en voor een prettigere situatie voor voetgangers en fietsers. De snelheid wordt op meer plekken verlaagd dan de huidige situatie, hierdoor zal het verkeer gematigder over het gehele traject tussen Diependaelweg en Javastraat rijden. De maatregelen betreffen:*
  - a. ter hoogte van de Diependaelweg wordt een snelheidsremmer plus wegwitbuiging toegepast. Dit zorgt remming van de snelheid;*
  - b. ter hoogte van de Maconlaan wordt een zelfde constructie gemaakt als aan de Diependaelweg voor remming van het verkeer dat vanaf de andere zijde komt;*
  - c. de oversteeklocaties worden veiliger uitgevoerd dan in de huidige situatie het geval is. middeneilanden worden verbreed naar waar mogelijk 2,5m, maar minimaal 2,0m. Dit zorgt ervoor dat verkeer haar snelheid meer moet minderen dan in de huidige situatie.*
  - d. het aantal oversteeklocaties met een middeneiland wordt van 3 uitgebreid naar 6. Dit betekent meer locaties waar verkeer gedwongen wordt haar snelheid te minderen;*
  - e. in de kern Wolder is voorgesteld de maximumsnelheid te verlagen naar 30km/h. Dit gebeurt door een afwijkende inrichting en verhoogde uitvoering van dit gebied.*



DATUM  
16 juli 2020

*U geeft aan dat we vooral fietsers en voetgangers willen faciliteren. Expliciete opdracht vanuit de raad is te ontwerpen vanuit het STOP-principe. Belangrijke randvoorwaarde is een prettiger woonomgeving realiseren. Als bewoner wordt de woonomgeving vooral ervaren op het moment dat men de rol van voetganger of fietser heeft. Als men zich lopend of fietsend verplaatst om een ommetje te maken of op weg naar een bestemming of als men vanuit de auto naar de voordeur loopt. Daarom is veel aandacht besteed aan het prettiger maken voor voetgangers en fietsers, maar wel rekeninghoudend met de functie van de weg in de stad.*

Hoogachtend,  
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,  
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.



Gert-Jan Krabbendam.

Vragen ex art. 47 RvO