



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van PvdA
mevrouw M. Slangen
mevrouw C. de Vrede-van Gool
Aan de fractie van PVM
de heer J. Smeets
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
21 augustus 2020
Verzonden 21-08-2020

BIJLAGEN
1

BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

TELEFOONNUMMER
043 350 4677

ONZE REFERENTIE
2020-20112

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:

In het antwoord op vraag 3 schrijft u "Tot de informatieavond hadden ons echter geen signalen hierover bereikt". Het betreft hier signalen over andere varianten of oplossingen voor de Tongerseweg dan de voorgestelde varianten 1 en 2. Echter, in een mail d.d. 13 juli wordt aangegeven dat er al meerdere vragen over variant 5 zijn binnengekomen. Waarom stelt u dan dat er geen signalen over andere varianten bij u bekend waren voor de informatiebijeenkomst?

Antwoord 1:

Tot aan de informatieavond hebben wij van buiten de werkgroep geen signalen ontvangen over het feit dat mensen geen keuze willen of kunnen maken, omdat hun voorkeur naar een andere variant of oplossing gaat. U verwijst naar een e-mail die binnen de werkgroep is verspreid naar aanleiding van een telefoongesprek met de vereniging Tongerseweg Veilig. Zij gaven in dit gesprek aan dat er onrust heerste onder (enkele) leden van de werkgroep over het ontbreken van variant 5. Om die onrust weg te nemen is de betreffende e-mail gestuurd. Vanuit de werkgroep is geen verzoek gedaan om een andere variant dan 1 en 2 in stemming te brengen.

Op 17 augustus j.l. heeft een ambtelijk gesprek plaatsgevonden met drie leden van de werkgroep en hieruit is duidelijk geworden dat er bij hen verwarring is ontstaan tijdens de laatste fase van het ontwerptraject, toen door corona veel per e-mail en digitaal is vergaderd. Er zijn hierdoor interpretatieverschillen ontstaan. Deze drie leden van de werkgroep hebben aangegeven hierdoor in de veronderstelling te zijn geweest dat variant 5 technisch onmogelijk was en dat zij zich daarom hebben neergelegd bij het ter stemming brengen van variant 1 en 2. In de beleving van de projectleider was deze instemming er wel, en er zijn tot dusverre van andere leden van de werkgroep ook geen signalen ontvangen dat deze veronderstelling van de projectleider onjuist was (zie hiervoor verder ook het antwoord op uw vraag 2b en 2d). We betreuren het uiteraard dat dit misverstand heeft kunnen ontstaan. We leren hiervan dat zéker wanneer overleg met inwoners in burgerparticipatieprocessen als deze vooral via e-mail en digitaal verloopt, we onze eigen veronderstellingen duidelijker moeten communiceren en conclusies moeten formuleren, waarop we

Vragen ex art. 47 RvO



DATUM
21 augustus 2020

expliciet bevestiging van de betrokkenen vragen, zodat we de inbreng van inwoners zo helder, consistent en transparant mogelijk vastleggen. Misverstanden zijn ook dan niet uitgesloten, maar worden daarmee zoveel mogelijk tot een minimum beperkt.

Vraag 2:

U verwijst – onder meer in antwoorden op vragen 3, 4, 5 en 6 – naar het afwegingsproces dat is doorlopen met de werkgroep. Hierover hebben we de volgende vragen:

- a. Klopt het dat er begin mei in de kleine werkgroep nog sprake van was om de varianten 2 en 5 aan de brede omgeving voor te leggen?
- b. Heeft u in overleg met en met goedkeuring van de kleine werkgroep besloten door te gaan met varianten 1 en 2, of is deze werkgroep slechts medegedeeld dat variant 5 was afgefallen?
- c. Klopt het dat de kleine werkgroep dit pas heeft begrepen toen u de twee opties aan de pers bekendmaakte op 26 juni jl.?
- d. Klopt het dat de uitgebreide uitleg over het laten vervallen van variant 5 niet bij de werkgroep terecht is gekomen, maar bij de verkleinde werkgroep?
- e. Kunt u aangeven wanneer u precies aan de grote werkgroep heeft aangegeven dat variant 5 afviel en met welke redenen?

Antwoord 2:

- a. *Dat is correct. Variant 5 is pas laat in het proces ontstaan en bevond zich begin mei pas in de schetsfase. De projectleider heeft toen wel aan de kleine werkgroep laten weten dat deze verder uitgewerkt moest worden en binnen de gemeente nog besproken moest worden.*
- b. *Op 25 mei 2020 zijn de varianten tijdens een integraal gemeentelijk overleg besproken. Hierin is aangegeven dat variant 5 een te grote afbreuk doet aan historische karakter van de weg en mogelijk een groot effect op kabels en leidingen heeft. Varianten op de originele variant 5 zijn onderzocht, maar afgefallen omdat deze qua inrichting nagenoeg overeenkomen met variant 1. Hierdoor is variant 1 weer als een van de twee voorkeursvarianten vanuit de gemeente naar voren gekomen. Deze variant sluit beter aan bij verschillende randvoorwaarden die door gemeente, werkgroep en klankbordgroep zijn opgesteld. Belangrijke vraag binnen het ontwerpproces: Wat is er nodig om het gewenste gedrag van chauffeurs te bereiken en tegelijkertijd de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren en een prettiger woonomgeving te realiseren? Op 29 mei 2020 is aan de kleine werkgroep per e-mail uitleg gegeven over de discussie die intern binnen de gemeente heeft plaatsgevonden. In die e-mail is aangegeven dat de gemeente verder wilde gaan met de varianten 1 en 2, waarbij de haag in variant 1 (tussen België en Diependaalweg en tussen Javastraat en Maconlaan) een randvoorwaarde wordt. Er is in die e-mail expliciet gevraagd of de werkgroep het daarmee eens was, waarop niemand afwijzend heeft gereageerd. Hieruit is door de gemeente de conclusie getrokken dat men zich in het voorstel kon vinden. Uit het gesprek van 17 augustus met drie leden van de werkgroep blijkt dat zij zich bij het laten vervallen van variant 5 hebben neergelegd in hun veronderstelling dat variant 5 technisch niet mogelijk was.*
- c. *Wat de werkgroep heeft begrepen, zult u aan hen moeten vragen. Zie ook antwoord 2b voor het proces. Op 11 juni 2020 is een update aan de hele werkgroep gestuurd. Hierin werd medegedeeld dat variant 1 en 2 zouden worden voorgelegd in de brede participatie. In de e-mail zat een downloadlink naar de fotobewerkingen van de varianten 1 en 2. Op 12 juni 2020 zijn de ontwerptekeningen van de varianten 1 en 2 aan de hele werkgroep doorgestuurd. Dit was dus ruim voor de bekendmaking aan de pers op 26 juni 2020.*
- d. *Op 29 mei 2020 heeft de kleine werkgroep de uitgebreide uitleg ontvangen. In de e-mail van 11 juni 2020 aan de hele werkgroep ontbreekt uitleg per abuis en staat enkel de keuze om verder te gaan met variant 1 en 2. De projectleider heeft dit na verzending van de e-mail gezien, en is er vervolgens van uit gegaan dat de vragen om nadere toelichting zouden komen en dat deze dan alsnog gegeven zou kunnen worden. Tegen die verwachting in is in eerste instantie door niemand afwijzend of met vragen hierop gereageerd. Op 13 juli 2020 is, naar aanleiding van de signalen die*



DATUM
21 augustus 2020

*we ontvingen vanuit Tongerseweg Veilig dat er toch onrust was over het afvallen van variant 5, de uitgebreide toelichting alsnog aan iedereen toegestuurd. Ten overvloede zij overigens vermeld dat hoewel verschillende leden van Tongerseweg Veilig deelnemen aan de werkgroep, zij benadrukken dit op persoonlijke titel te doen, en dat Tongerseweg Veilig als onafhankelijke stichting heeft benadrukt géén deel uit te maken van het proces binnen de werkgroep.
e. Op 11 juni 2020 is aan de grote werkgroep medegedeeld dat de varianten 1 en 2 worden gepresenteerd aan de brede omgeving. In de bijlage de tekst met argumenten uit de mail d.d.29 mei aan de kleine werkgroep:*

Vraag 3:

Hoe is de kleine werkgroep tot stand gekomen? Klopt het dat de deelnemers hierin slechts op persoonlijke uitnodiging van de ambtenaar tot dit overleg zijn toetreden? Waarom heeft u de grote werkgroep niet gevraagd uit hun midden een vertegenwoordiging te kiezen? Klopt het ook dat de deelnemers van deze werkgroep zich onthouden hebben van een concrete mening c.q. keuze over welke variant het beste zou zijn?

Antwoord 3:

De projectleider heeft een selectie gemaakt van mensen die een representatieve afspiegeling geven van de totale werkgroep. Dit zijn mensen met verschillende voorkeuren. Aan deze groep is het voorstel voor bespreking in een kleinere groep met terugkoppeling aan de grote groep voorgelegd op 15 april 2020. Zij hebben aangegeven dat het goed was om digitaal verder te kunnen gaan met het proces. Vervolgens is dit op 23 april 2020 doorgezet aan de rest van de leden van de werkgroep. Op deze e-mail heeft één persoon gereageerd dat hij er ook graag bij wilde zijn. Aan deze persoon is uitgelegd waarom hier nu niet voor wordt gekozen en later is met hem afzonderlijk gesproken. Naar aanleiding van het gesprek heeft hij in de werkgroep een e-mail rondgestuurd met zijn concrete voorstel voor inpassing van een voetpad.

De deelnemers uit de werkgroep hebben een persoonlijke voorkeur aangegeven. Twee mensen (uit één huishouden) hebben op 9 juni 2020 daarbij aangegeven zich van een verdere beslissing te onthouden, omdat zij die keuze niet meer goed zeiden te kunnen maken en gaven aan zich neer te leggen bij de uiteindelijke uitkomst van de meerderheid. Zij gaven aan ook te willen afwachten hoe de reacties zouden zijn vanuit de buurt middels de buurtpeiling.

Vraag 4:

In het licht van bovenstaande twee vragen: kunt u ons uitleggen hoe het werken met een kleine vertegenwoordiging van de formele vertegenwoordiging rijmt met het “werken aan optimaal draagvlak door samen met een uitgebreide vertegenwoordiging van bewoners te komen tot de inhoudelijk meest wenselijke en praktische meest haalbare varianten” (zie het antwoord op vraag 5)?

Antwoord 4:

De grootte van een werkgroep zegt niets over de mate waarin draagvlak behaald kan worden. De representativiteit van de vertegenwoordiging binnen een werkgroep is hierin bepalender. Als gevolg van de maatregelen rondom corona waren we genoodzaakt te kiezen voor een kleinere groep mensen.

Zowel de brede werkgroep als de kleine werkgroep vormen geen formele vertegenwoordiging. Wel is geprobeerd zoveel mogelijk een representatieve vertegenwoordiging in zowel de brede als kleine werkgroep te waarborgen. De “inhoudelijk meest wenselijke en praktisch meest haalbare variant” wil niet zeggen dat er 100% draagvlak is voor gemaakte keuzes. De ervaring leert dat de kans op 100% draagvlak binnen een participatieproces klein is. Daarom wordt gekeken naar de meerderheid. Correspondentie binnen de werkgroep heeft geen enkele aanleiding gegeven om te twifelen aan het draagvlak bij de meerderheid.



DATUM
21 augustus 2020

Vraag 5:

U schrijft in de beantwoording op vraag 3: "Als mensen geen keuze willen of kunnen maken, omdat hun voorkeur naar een andere variant of oplossing gaat, dan kunnen ze dit melden". Bent u het met ons eens dat sommige mensen misschien geen keuze willen of kunnen maken omdat het hen gewoon niet uitmaakt welke variant het wordt? Waarom geeft u dan geen optie op het stemformulier om zo'n mening te geven (bijvoorbeeld door 'geen voorkeur of 'anders')? Bent u het met ons eens dat uw Google Doc formulier mensen dwingt een voorkeur te maken tussen variant 1 en 2 en dat uit dit formulier nergens blijkt dat mensen met een andere voorkeur bij u terecht kunnen?

Antwoord 5:

Dit is de eerste maal dat door de gemeente Maastricht het brede draagvlak voor een zodanig grootschalige reconstructie van een doorgaande weg op deze wijze wordt gepeild. We hebben dit dan ook beschouwd als een lerend proces voor toekomstige burgerparticipatieprocessen in Maastricht. Dit proces zal na afloop geëvalueerd worden. Zonder op die evaluatie al te ver vooruit te willen lopen, is het voorstelbaar dat een van de te trekken lessen is dat in toekomstige processen een optie om anders te stemmen zal worden toegevoegd.

Het formulier dwingt mensen echter niet om een keuze te maken. Mensen kunnen vrijwillig een keuze maken voor een van de varianten of niet stemmen door de website te verlaten. Het Google Doc formulier geeft inderdaad geen rechtstreekse informatie over afwijkingmogelijkheden, maar in de huis-aan-huisbrief is aangegeven dat mensen met vragen of opmerkingen zich kunnen melden bij de projectleider. En op de digitale kaart onder de knop 'Wat zie ik?' is deze optie ook geboden. Drie personen hebben hiervan gebruik gemaakt. Met één persoon is een afspraak op locatie gemaakt om samen naar de situatie te kijken. De twee anderen zijn per e-mail geholpen.

Vraag 6:

Bent u het met ons eens dat uit de website www.gemeentemaastricht.nl/tongerseweg nergens blijkt dat mensen met een voorkeur voor een andere variant ook deze mening kunnen geven? Bent u het met ons eens dat onderstaande vragenlijst niet echt uitnodigend werkt voor het simpelweg aangeven dat je het niet eens bent met variant 1 of 2 (zie foto hieronder)?

Antwoord 6:

Nee, dat ben ik niet met u eens. Het formulier geeft alle ruimte om een reactie of vraag achter te laten zonder een voorkeur voor een van de varianten aan te geven. Ook de begeleidende bewonersbrief gaf de opties aan voor bewoners die vragen hadden of voor wie zaken onduidelijk waren. Op de digitale kaart zijn circa 80 opmerkingen en vragen geplaatst. Ook die worden uiteindelijk meegenomen in het verdere (ontwerp)proces. De eerstvolgende stap in dit kader is een in uitvoering zijnde analyse van alle vragen, opmerkingen, inbreng en stemmen. Die analyse zal vervolgens worden voorgelegd aan de werkgroep ter bespreking.

Vraag 7:

Uw antwoord op vraag 2 roept bij ons vragen op over het vervolgproces: u geeft aan dat de raad een eventueel duidelijk signaal over variant 5 zou oppikken. Hoe ziet u dit voor zich? Gaat u de raad dezelfde keuze voorleggen met alle inspraakreacties? Aangezien u de raad voorziet van een voorstel, is onze vraag hoe de signalen en reacties bij de raad terecht moeten komen?

Antwoord 7:

De resultaten uit de brede participatie worden gecombineerd met die van de interne en externe klankbordgroep. Indien hier een duidelijke meerderheid voor een van de varianten uit volgt, wordt deze variant uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Dit definitieve ontwerp zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad om de benodigde budgetten voor de reconstructie te voteren. Onderdeel van het



DATUM
21 augustus 2020

raadsvoorstel is een uitgebreide toelichting op het doorlopen proces (en dus ook signalen over eventuele alternatieven zoals variant 5). Van de alternatieven zal onderbouwd worden wat de daarbij behorende voor- en nadelen zijn, zodat de raad een weloverwogen keuze kan maken op basis van alle beschikbare informatie.

Indien er vanuit de peiling, dan wel vanuit de hierop volgende bespreking in de werkgroep geen duidelijke meerderheid voor een van de varianten is, zullen we extra stappen in het proces moeten zetten om tot één variant te komen die aan de raad voorgelegd kan worden. Welke stappen hiertoe nodig zijn, kunnen we op dit moment nog niet overzien. Hiervoor willen we sowieso eerst de bespreking in de werkgroep afwachten.

Vraag 8:

Kunt u precies schetsen hoe het vervolgproces eruitziet na het sluiten van de peiling? Wat voor soort voorstel gaat u de raad precies voorleggen? Verschillende varianten ter keuze of komt u met één scenario?

Antwoord 8:

Zie antwoord 7.

Na analyse van de resultaten zullen we in overleg met de werkgroep de resultaten van de peiling bespreken en gezamenlijk bepalen hoe de vervolgstappen in het proces eruitzien. In principe zullen we toewerken naar één variant.. De werkgroep en klankbordgroepen hebben hierin een adviserende en meedenkende rol. De besluitvorming ligt uiteindelijk bij de gemeenteraad, op voorstel van het college. We streven ernaar dat het college kan besluiten op advies van de werkgroep.

Vraag 9:

U geeft aan in uw antwoord op vragen 10 en 11 dat iedereen een stem kan uitbrengen op het ontwerp Tongerseweg maar denkt u dat zich dat beperkt tot (direct) omwonenden? Op de informatieavond gaf u aan dat u een weging overweegt zodat stemmen van omwonenden sterker meetellen dan van mensen verder uit Maastricht en omgeving. Kunt u aangeven hoe u die weging gaat inzetten? Welke formule heeft u hiervoor bedacht?

Antwoord 9:

We maken een analyse van de resultaten op straat- en wijkniveau. Hierbij geldt dat een straat als zodanig mag worden bekeken indien er 10 of meer huisadressen in de straat zijn. Dit aantal wordt gehanteerd, zodat een stem niet eenvoudig tot een persoon of huishouden kan worden herleid. We maken inzichtelijk hoe de verdeling van de stemmen is en zullen met de werkgroep bespreken hoe we hiermee zullen omgaan. Hiervoor is nog geen formule bedacht.

Vraag 10:

Bent u het met ons eens dat de vormgeving die u kiest (opzettelijk aangebracht hoogteverschil) juist trillingen zal blijven veroorzaken? Bent u van mening dat u dit gegeven duidelijk aan omwonenden gecommuniceerd hebt?

Antwoord 10:

De grootste reductie van de hoeveelheid trillingen wordt behaald door een nieuwe fundering en een vlakke afwerking van de rijbaan. Indien het profiel van gevel tot gevel volledig zonder hoogteverschillen wordt uitgevoerd, wordt de meest optimale situatie behaald in de reductie van trillingen. Omwille van de veiligheid van fietsers en voetgangers is gekozen voor het toch toepassen van een hoogteverschil. Met hoogteverschil ervaart men namelijk discomfort als men naast de rijbaan rijdt, wat de veiligheid voor fietsers verbetert. Zonder hoogteverschil kan gemotoriseerd verkeer te gemakkelijk de volledige breedte van het profiel gebruiken en dat is vanuit oogpunt van veiligheid niet wenselijk. Om eventuele trillingen zo optimaal mogelijk te reduceren worden



DATUM
21 augustus 2020

voorwaarden gesteld aan de uitvoering van de banden (hoogteafscheidings). In de rapportage op bladzijde 33 wordt hier inhoudelijk op in gegaan. Dit hebben wij zo helder mogelijk proberen te verwoorden en gaan er daarmee vanuit dat dit duidelijk is voor omwonenden.

Vraag 11:

Bent u, gezien het gegeven in vraag 9, van plan om fundering extra aan te pakken om doorgeven van trillingen te voorkomen?

Antwoord 11:

Nee, de nieuwe fundering die wordt toegepast is reeds voldoende stijf en homogeen om het doorgeven van trillingen te minimaliseren.

Vraag 12:

Klopt het dat in het droogdal per definitie wordt gekozen voor variant 1 en u op meerdere weggedelen aanstuurt op variant 1 omdat dat daar de enige optie is? Waarom wordt variant 2 dan nog aangeboden en waarom is variant 5 dan uitgesloten?

Antwoord 12:

Ja, dat klopt.

- *In het droogdal kan door het aanwezige talud het fietspad niet aan de andere zijde van de bomen liggen. De bomen staan in het talud.*
- *Ten westen van de Diependaalweg kan alleen variant 1 met haag worden toegepast i.v.m. het aanwezige talud. Ook hier staan de bomen in het talud.*
- *Tussen huisnummers 350 en 384 (even nummers plus overzijde over zelfde lengte) kan alleen variant 1 i.v.m. de beperkte beschikbare ruimte. Door de overgang naar het profiel in het droogdal zouden op dit deel anders nagenoeg alle parkeerplaatsen vervallen.*
- *In de kern Wolder is het niet haalbaar een bomenlaan te maken. Hier zullen verspreide bomen komen. Bij verspreide bomen is het logisch deze buiten het fietspad te leggen, omdat er anders een te groot risico op aanrijden van de bomen is. Hiermee lijkt dit profiel op variant 1.*

In variant 2 kan het profiel van variant 2 over een aaneengesloten lengte van 750 meter worden toegepast tussen Javastraat en Hermesweg. In variant 5 komt hierin een onderbreking van 170 meter (huisnummers 318 t/m 332A (even nummers) en 299 t/m 245 (oneven)) waar variant 1 wordt toegepast. Deze onderbreking leidt ruimtelijk en mogelijk technisch tot bezwaren en heeft verkeerskundig geen toegevoegde waarde in de snelheidsreductie van het gemotoriseerde verkeer of de (on)aantrekkelijkheid om de route te gebruiken. De rijbaan voor automobilisten verandert hierdoor niet van plek. Deze onderbreking leidt daarmee voornamelijk tot minder fietscomfort en fietsveiligheid door wisseling van de positie van de fietser ten opzichte van de automobilist. Dit is kortom een onderbreking ten faveure van de bewoner die zijn auto langspaarkeert, ten koste van de fietser.

Variante 5 is ontstaan uit de behoefte om uitrijden vanaf het eigen terrein voor enkele bewoners ter plekke gevoelsmatig veiliger te maken en om hun huidige situatie qua parkeren dichtbij de woning te handhaven. Geparkeerde auto's staan vaak deels op eigen terrein en deels op openbaar terrein. In beide varianten en eigenlijk ook al in de huidige situatie is dit niet gewenst. Dit is namelijk ruimte die ook door voetgangers en fietsers gebruikt kan worden als daar geen voertuig staat. In variant 2 is het echter zeer nadelig als dit gebeurt, want op plekken waar de ruimte beperkt is, staan voertuigen dan deels op het fietspad. Dit levert risico's op eenzijdige ongevallen bij fietsers op. In variant 1 is dit nog enigszins acceptabel, doordat de auto's bij beperkte ruimte niet op het fietspad staan, maar in een strook met geparkeerde auto's. Deze situaties doen zich niet alleen voor tussen Godenpad en de nieuwe oversteek aldaar, maar ook tussen de nieuwe oversteek en de Hermesweg. In de



DATUM
21 augustus 2020

schematische weergaves van variant 5 op bladzijde 28 in de rapportage kunt u zien dat variant 5 dan al nagenoeg gelijk is aan variant 1. Tussen variant 1 en 2 zit een duidelijk verschil, tussen variant 1 en 5 niet. Zowel variant 1 als 2 hebben allebei voor- en nadelen. Variant 1 heeft met name pluspunten voor de bewoner die zijn/haar auto frequent gebruikt. Variant 2 heeft met name pluspunten voor het comfort en de veiligheid van het langzaam verkeer (met name fietsers dus). Daarom zijn deze twee varianten ingebracht en niet variant 5.

Vraag 13:

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van de 30 km/uur zone voor een stuk van tweehonderd meter ter hoogte van de dorpskern en de overgangen naar 50 km/uur zones wat betreft luchtvervuiling en geluidsoverlast van optrekkende en remmende tractoren en vrachtwagens?

Antwoord 13:

Er zijn geen relevante gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Ter plaatse wordt namelijk ruimschoots voldaan aan de Europese normwaarden en dat zal door de maatregel niet wijzigen. Voor de geluidskwaliteit geldt dat het effect van de snelheidsverlaging veel groter is dan de eventuele gevolgen van het afremmen en optrekken van het verkeer. Per saldo zal derhalve sprake zijn van een verlaging van de geluidbelasting.

Vraag 14:

In aansluiting op uw antwoord van vraag 14: Klopt het dat het Shared Space principe niet werkt voor een gebied, een weg of een straat die primair dient voor de afwikkeling van verkeer? (<https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/shared-space-het-concept-en-zijn-toepassing> pagina 16) Is het dan niet logischer om ook juist het vrachtverkeer te ontmoedigen in plaats van u alleen te richten op technische oplossingen in het wegdek?

Antwoord 14:

Het is correct dat het shared space principe volgens de richtlijnen van CROW niet werkt voor een gebied, weg of een straat dat/die primair dient voor de afwikkeling van verkeer. In de varianten is overigens geen sprake van de toepassing van het principe van shared space. Wel laat het shared space principe zien dat een kwalitatief hoogwaardige inrichting de menselijke maat benadrukt en een positiever effect heeft op de gereden snelheid, dan een eenvoudige verkeerskundige technische inrichting. Daarom kiezen we in de kern van Wolder voor een andere inrichting, qua kleurstelling en vormgeving, passend bij de voorgestelde snelheidsverlaging. In de ontwerpen worden verschillende technische oplossingen gekozen voor de inrichting van de weg, waarmee het vrachtverkeer zo veel mogelijk ontmoedigd wordt. Deze maatregelen zorgen voor een lagere snelheid van het vrachtverkeer. Daarnaast worden uitbuigingen bij oversteeklocaties groter, waardoor vrachtverkeer vaker van haar rechte lijn moet afwijken. Dit maakt de route minder aantrekkelijk voor vrachtverkeer. De maatregelen zullen er niet voor zorgen dat al het vrachtverkeer verdwijnt, zeker het bestemmingsvrachtverkeer niet. Dat was ook niet de bedoeling, zoals uitgebreid als uitgangspunt is besproken bij de besluitvorming in uw raad voorafgaand aan het burgerparticipatieproces. Daarom worden andere maatregelen genomen die de overlast van het vrachtverkeer beperken. Dit zijn de technische oplossingen in het wegdek, deze zorgen voor een afname van hinder door trillingen en geluid.

Vraag 15:

Tijdens de informatiebijeenkomst van 14 juli jl. gaf u aan dat u wilt proberen de bomen bij de begraafplaats te behouden. Wij dachten dat onderzoek in 2017 al heeft uitgewezen dat de bestaande bomen eventuele vervanging van de fundering niet zouden overleven. Klopt onze gedachte? Moeten wij uit uw opmerking dan concluderen dat u op dat deel van de weg niet voornemens bent de



DATUM
21 augustus 2020

fundering te vervangen? Zo ja, waarom bent u dit niet van plan en heeft u onderzocht of dit op een later moment niet alsnog nodig is?

Antwoord 15:

Uw aannahme en conclusie op basis van het onderzoek in 2017 is niet juist. Dit onderzoek liet mogelijkheden zien waarmee bomen mogelijk wel gespaard kunnen worden bij een vervanging van de fundering. Nadere analyse van onze boomdeskundigen heeft uitgewezen dat de bomen nog een te verwachten levensduur hebben van vijftien jaar, welke door (noodzakelijke) vervanging van de fundering hoogstwaarschijnlijk zal worden gehalveerd. In de besprekingen binnen de werkgroep is daaruit de conclusie getrokken dat deze resterende levensduur (helaas) niet opweegt tegen het belang van een zo goed mogelijke verandering van indeling bij de reconstructie van de weg. Uiteraard zal dit ter plekke dan gepaard gaan met een herplant van (meer) bomen, zodat de bomen in de nieuwe situatie weer honderd jaar mee zouden moeten kunnen. Wel onderzoeken we de mogelijkheden om kosten te besparen door op bepaalde gedeeltes van de weg waar geen directe bebouwing is de fundering van de weg te behouden. Dit onderzoek zal in augustus/september worden uitgevoerd.

Vraag 16:

Ook gemeente Maastricht zal moeten voorzien in een elektrische laadinfrastructuur. U bent daar op plekken in de stad ook al mee bezig. Hoe neemt u dit mee voor de Tongerseweg? In uw Handboek Kabels & Leidingen staat namelijk dat in nieuw aangelegd straatwerk in de eerste vijf jaar geen werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Hoe bent u van plan deze infrastructuur vorm te geven?

Antwoord 16:

Indien een aanvraag komt voor elektrische laadinfrastructuur, wordt dat op het moment van aanvraag bekeken. De gemeente zal alleen dan een instemmingsbesluit afgeven als in voldoende mate de noodzakelijkheid is aangetoond en de werkzaamheden zijn afgestemd tussen de instemmingaanvrager en de gemeente.

Tijdens de reconstructie blijven reeds aanwezige voorzieningen behouden. Indien er lopende aanvragen zijn, worden deze gecombineerd met de reconstructie. Nieuwe aanvragen zullen per aanvraag beoordeeld worden op bovenstaande, hiertoe treffen we geen voorbereidende maatregelen. Het is namelijk onmogelijk te weten waar in de toekomst welke vraag zal ontstaan.

Vraag 17:

U gebruikt het behoud van de 'Napoleonsbaan' als argument. Klopt het dat dit behoud helemaal niet als randvoorwaarde is benoemd in het overleg met de werkgroep?

Antwoord 17:

De term als zodanig is in eerste instantie niet zozeer nadrukkelijk, maar het principe is wel degelijk als randvoorwaarde benoemd. Eén van de randvoorwaardes is namelijk "het behoud van het groene karakter en het historische lint van de weg". Dit groene karakter en het historische lint wordt met name bepaald door de doorgaande bomenrij. Dit is karakteristiek voor doorgaande internationale routes, die in opdracht van Napoleon zijn aangelegd. De benaming 'Napoleonsbaan' voor dit principe is pas later vermeld. Daardoor is die term wellicht minder herkenbaar voor de (enkele) leden van de werkgroep.

In de tweede bijeenkomst is, gebaseerd op dit principe van de Napoleonsbaan, een voorstel gedaan voor het concept (de basisgedachte) van de ontwerpen. Dit concept is de basis voor de hoofdindeling van de weg en vormt het leidende principe bij het maken van keuzes. Het concept betreft, zoals hiervoor vermeld: het behoud van en nadruk geven aan het historische lint, door dit



DATUM
21 augustus 2020

alleen te onderbreken waar het niet anders kan, is het uitgangspunt. Dit concept vormt nog altijd de basis voor het ontwerp. Zie ook bladzijde 10 in de rapportage.

Vraag 18:

Wat zijn volgens u de minimale randvoorwaarden om tegemoet te komen aan de historische structuur van de weg? Wanneer wordt daar dusdanig vanaf geweken dat een variant niet mogelijk is? En waarom heeft u variant 5 dan uitgewerkt en voorgelegd aan de bewoners terwijl u wist dat u zich aan de historische structuur van de weg wilde houden?

Antwoord 18:

Zoals hierboven aangegeven is het behoud van de structuur uitgangspunt en wordt hier alleen van afgeweken als het niet anders kan. De minimale randvoorwaarden om tegemoet te komen aan de historische structuur zijn daarmee gekoppeld aan hetgeen minimaal nodig is om de verkeerssituatie te verbeteren. De maatregelen die in de varianten 1 en 2 worden getroffen zijn voldoende om een verkeersveilige situatie te realiseren. De onderbreking van 170 meter heeft geen toegevoegde waarde voor de verkeerssituatie ten opzichte van variant 1 en 2, zoals ook nader toegelicht in antwoord 12.

Variant 5 is ingebracht door enkele leden van de werkgroep. De variant is enkel schetsmatig getekend om de ruimtelijke gevolgen van deze keuze te verkennen. Overigens zijn veel meer varianten getekend om te verkennen of deze tot een goed ontwerp leiden. De schetsmatig uitgewerkte variant is, doordat hij pas later in beeld kwam, eerst besproken met de werkgroep en later pas intern met de specialisten die toezien op de ruimtelijke- en cultuurhistorische aspecten. Bij de eerste bespreking van deze variant in de werkgroep is reeds als een van de nadelen de onderbreking van het continue wegbeeld benoemd. In de integrale afweging bleek dat dit aspect zowel vanuit stedenbouwkundig, groen en historisch oogpunt zwaarwegend was. Aangezien de onderbreking ook niet leidt tot een verkeerskundige toegevoegde waarde voldoet deze niet aan het uitgangspunt om de structuur alleen te onderbreken als het niet anders kan.

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



DATUM
21 augustus 2020

Bijlage 1. Argumentatie uit mail d.d. 29 mei 2020

Varianten

Afgelopen maandag heb ik de varianten 1, 2 en 5 besproken in ons interne ontwerpersoverleg. Bij dit overleg zijn de volgende disciplines vertegenwoordigd: stedenbouw, landschap, verkeer en cultureel erfgoed. Hieruit komt de wens om zoveel mogelijk met 1 basisprofiel voor de hele weg te werken om twee redenen:

- De weg is een historische route, het is een van de Napoleonswegen, deze zijn altijd strak en lineair geweest. Ter hoogte van de kern Wolder en bij de 6 uitbuigingen van de oversteeklocaties heb je al een wisseling/onderbreking in het profiel. Dit wordt eigenlijk als gezien als te veel onderbreking van de lineairiteit, maar wel acceptabel.
- De profielwijzigingen op korte stukken hebben mogelijk grote effecten op de kabels en leidingen. In hoeverre de kabels en leidingen tot problemen gaan leiden, gaat uitgezocht worden. Er wordt opdracht gegeven aan een bedrijf om een aantal proefsleuven te maken in de fietspaden en parkeerstroken. In deze proefsleuven kunnen we zien waar de kabels en leidingen nu exact liggen en hoe diep deze liggen. De exacte informatie over de kabels en leidingen is overigens relevant voor alle varianten.

Uit het ontwerpersoverleg komt een sterke voorkeur voor variant 2, doordat het wegbeeld daar veel meer wordt geknepen, dan in variant 1. Daarnaast is variant 2 met name voor de voetganger en ook voor de fietser erg prettig doordat men zich op afstand van de rijbaan verplaatst. Als fietsers in de toekomst mogelijk naar de rijbaan kunnen gaan, dan biedt variant 2 nog steeds het meest comfortabele voetpad achter de auto's.

Na dit overleg heb ik de verschillende varianten schematisch uitgewerkt en ben ik op zoek gegaan naar alternatieven voor variant 5, omdat ik weet dat een deel van de werkgroep hier de voorkeur aan geeft. Deze schema's zien jullie in de bijlage.

In de schema's zie je schematisch in zwart de rijbaan inclusief uitbuigingen bij de oversteeklocaties. In rood de positie van het fietspad, in groene bollen de positie van bomen en met een groene streeplijn de haag.

Er zijn drie vaste gegevens:

- Ten westen van de Diependaalweg kan alleen variant 1 met haag worden toegepast i.v.m. het aanwezige talud, de bomen staan in het talud
- Tussen huisnummers 350 en 384 kan alleen variant 1 i.v.m. de beperkte beschikbare ruimte. En in het droogdal kan ik door het aanwezige talud het fietspad niet aan de andere zijde van de bomen leggen. Ook hier staan de bomen in het talud.
- In de kern Wolder (blauw vlak) is het niet haalbaar een bomenlaan te maken. Hier zullen verspreide bomen komen, deze zijn nog niet ingetekend. Bij verspreide bomen is het logisch deze buiten het fietspad te leggen, omdat er anders een te groot risico op aanrijden van de bomen is. Hier ligt variant 1 op dit moment voor de hand. Hier moeten we echter nog op inzoomen. Dit zullen we aanstaande dinsdag doen.

Met deze informatie en de bijgevoegde schema's, lijkt voor variant 5 alleen variant 5_2 een optie als je een wisseling van profielen wil. In die variant komt het basisprofiel van variant 2 tussen Javastraat en Godenpad. Voor de rest wordt het profiel gevuld met variant 1. Je kunt je afvragen wat de meerwaarde hier nog is van variant 2, zeker wanneer het fietspad door een haag wordt afgescheiden van de rijbaan. Je hebt hier als het ware eigenlijk variant 1 te pakken.

Mijn advies zou dan ook zijn, laten we alleen doorgaan met variant 1 en 2, waarbij de haag in variant 1 (tussen België en Diependaalweg en tussen Javastraat en Maconlaan) een randvoorwaarde wordt. Eens?

Vragen ex art. 47 RvO