



> 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
Reconstructie Tongerseweg

DATUM
11 januari 2021

BIJLAGEN
2

BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

TELEFOONNUMMER
043 350 4677

ONZE REFERENTIE
2020.34909

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 uw fracties gesteld hebben in het kader van artikel 47 van het Reglement van Orde.

Vraag 1:

In uw beantwoording op onze vragen (ref. 2020.19655) schrijft u dat variant 5 (te weten: 5.1, 5.2 en 5.3) beoordeeld werd als "niet wenselijk gezien het feit dat de inrichting nog meer gaat verspringen" (zie antwoord 4). Dit had te maken met een onrustig straatbeeld en de in te schatten positie van fietsers en voetgangers, daarnaast sloot variant 5 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" (idem). Concluderen wij terecht dat u terug bent gekomen op dit eerdere standpunt? Waarom is het college, amper een half jaar later, zo'n tegengestelde mening toegedaan?

Antwoord 1:

Op drie momenten zijn alle bewoners van de Tongerseweg, bewoners met een achtertuin aan de Tongerseweg en bewoners uit de zijstraten tot de eerstvolgende zijstraat benaderd om mee te denken in het proces. Aan het begin van het proces in november 2019 is een werkgroep gevormd, waarvoor mensen zich konden aanmelden. Met deze werkgroep is in 10 bijeenkomsten gekomen tot een voorkeursontwerp voor de Tongerseweg. Als tussenstap in dit ontwerpproces konden alle bewoners via een peiling in juli 2020 hun voorkeur aangeven voor één van de twee ontwerpen die door de gemeente op basis van de input uit de werkgroep als meest wenselijk werden geacht. Dit waren de varianten waarbij één variant een fietspad langs de rijbaan heeft liggen over de hele lengte van het plangebied en de andere variant waarbij het fietspad achter een bomerrij en parkeervakken ligt over het grootste gedeelte van het plangebied. Er is toen gekozen om geen mengvorm voor te leggen. Op dat moment ging het specifiek om variant 5.1 waar door de Vereniging Tongerseweg Veilig op werd ingezet. In deze variant zit een verspringing over korte afstand, 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. Deze argumenten blijven zwaarwegend voor de gemeente om niet op variant 5.1 in te zetten.



DATUM
11 januari 2021

Toch ligt er nu wel een mengvorm voor als voorstel voor de reconstructie. Uit de peiling bleek namelijk dat een menging van varianten beter aansloot bij de wensen van de buurt. Daarop is zowel met de interne vakdisciplines en met de werkgroep in diverse sessies nogmaals goed gekeken naar de voor- en nadelen van mogelijke mengvarianten. De discussies binnen de werkgroep hebben ons doen beseffen dat de situatie tussen het Godenpad en de Hermesweg anders is dan de andere delen van de weg. Gezamenlijk met de werkgroep hebben we geoordeeld dat mengvariant 5.3 (de voorkeursvariant in het raadsvoorstel) het beste tegemoetkomt aan de wensen en zorgen vanuit de bewoners en de doelstellingen van het ontwerpproces. Deze menging sluit aan bij de meerderheid van de voorkeuren uitgesproken in de peiling. Deze variant heeft een verspringing over een langere lengte dan de eerdere mengvorm waar door Tongerseweg Veilig op werd ingezet. De positie en lengte van deze verspringing sluit aan bij de resultaten uit de peiling. De lengte van deze verspringing leidt niet tot een te grote afbreuk van de historische kwaliteit en is daarmee acceptabel, vooral ook omdat hiermee tegemoet kan worden gekomen aan de behoeftes in de buurt. Qua veiligheid van de fietser en voetganger is deze variant ook goed.

Vraag 2:

U gaf in diezelfde beantwoording aan: “de taak van de gemeente als overheid is dat zij naast individuele voorkeuren ook algemene belangen moet meewegen” (zie antwoord 5). Wij delen uw standpunt dat het om een brede belangenafweging moet gaan: bent u nu van mening dat variant 5.3 ook het algemene belang dient? En zo ja, wat heeft u de afgelopen maanden overtuigd dat dit zo is?

Antwoord 2:

Ja, de variant die we voorleggen aan de gemeenteraad dient het algemene belang én de belangen van de bewoners aan de Tongerseweg. Juist door de inbreng van bewoners is op plekken voor maatwerk gekozen.

Vraag 3:

Welke algemene belangen hadden wat u betreft topprioriteit bij de totstandkoming van de voorgestelde variant in het raadsvoorstel?

Antwoord 3:

De uitgangspunten voor het ontwerp van de reconstructie zijn het woon- en leefklimaat voor bewoners aan de Tongerseweg te verbeteren door het verminderen van de overlast van het vrachtverkeer én de veiligheid en comfort voor voetgangers en fietsers verbeteren. Deze uitgangspunten omvatten zowel algemene belangen als belangen van de bewoners van de Tongerseweg. Hiernaast spelen de volgende algemene belangen een belangrijke rol: verkeersveiligheid, positie fietser en voetganger en de functie van de weg in de stad, zowel vanuit stedenbouw, mobiliteit, landschap en historie.

Vraag 4:

Feitelijk bevat het raadsvoorstel een variant die niet in de digitale peiling is voorgelegd. Waarom is het college van mening dat de twee varianten in de digitale peiling niet langer de twee beste mogelijkheden voor de reconstructie waren?

Antwoord 4:

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 5:

Variant 5.3 is een wisseling van profielen, een mengvorm. In de mail d.d. 29 mei 2020 aan de werkgroep schreef u “met deze informatie en bijgevoegde schema’s, lijkt voor variant 5 alleen variant 5_2 een optie als je een wisseling van profielen wil”; waarom wijkt u nu van dit eerdere standpunt af?



DATUM
11 januari 2021

Antwoord 5:

Deze mail was geen formeel bestuurlijk standpunt, maar een ambtelijke overweging binnen de werkgroep. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Vraag 6:

Wat heeft voor het college de doorslag gegeven zo mee te gaan in datgene wat onder bewoners de grote voorkeur lijkt te hebben?

Antwoord 6:

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 7:

In het raadsvoorstel valt te lezen dat het project wordt aanbesteed via een nationale openbare aanbesteding. Wij kunnen ons voorstellen dat dit niet 1,2,3 geregeld is. Denkt u dat u dit hele proces in één jaar tijd gaat redden? U heeft namelijk een harde deadline door de toegekende subsidie Investeringsimpuls SPV 2030.

Antwoord 7:

Momenteel wordt de bestekvoorbereiding van het project opgestart. De aanbesteding wordt zo snel mogelijk na een positief raadsbesluit opgestart. Indien de aanbesteding in maart wordt opgestart kan de uitvoering nog voor de bouwvakantie starten, dan is de reconstructie op tijd klaar als er geen onvoorziene tegenslagen komen.

Vraag 8:

Bent u al begonnen met de aanbesteding?

Antwoord 8:

Nee.

Vraag 9:

De investering bedraagt 5 miljoen euro; u maakt duidelijk waar die 5 miljoen vandaan moet komen, maar graag zien wij een uitsplitsing en onderbouwing van de kosten?

Antwoord 9:

In verband met de aanbesteding maken we geen gedetailleerde uitsplitsing van de kosten openbaar. Dit kan namelijk de prijsvorming tijdens de aanbesteding beïnvloeden. Indien gewenst kunt u een afspraak maken om de raming vertrouwelijk in te zien.

Vraag 10:

U schrijft dat u voornemens bent te proberen de onttrekking uit het mobiliteitsfonds te verlagen door aanvullende financiering te verkrijgen. Kunt u dit toelichten? Aan wat voor aanvullende financiering denkt u? Heeft u al aanvragen in gang gezet?

Antwoord 10:

We voeren gesprekken met de provincie Limburg over aanvullende financiering. Om een goede aansluiting op het Belgisch wegennet te waarborgen, realiseren we een gedeelte op Belgisch grondgebied. Het Agentschap Verkeer en Wegen bekijkt in hoeverre zij hier financieel aan kunnen bijdragen vooruitlopend op de reconstructie van de N79.

Vraag 11:



DATUM
11 januari 2021

De subsidie gaat uit van co-financiering en kent een deadline (30 november 2021): indien u deze deadline niet haalt, moet u het subsidiebedrag ad. €478.000 dan terugbetalen aan het Rijk? En wat gebeurt er wanneer het project wel in uitvoering maar nog niet volledig uitgevoerd is op 30 november 2021?

Antwoord 11:

De toekenning van dit bedrag is onder de voorwaarde dat een jaar na de datumstelling van de beschikking (realisatiedatum 30 november 2021) de onderdelen die opgenomen zijn in deze beschikking gerealiseerd dienen te zijn. Indien onderdelen pas na deze datum worden gerealiseerd, is er de mogelijkheid dat de minister besluit het toegekende bedrag niet (volledig) uit te keren. Indien de uitvoering van het project al wel reeds is gestart, maar nog niet is afgerond gelden daar in beginsel dezelfde afspraken over.

Vraag 12:

U bent voornemens gebruik te maken van klinkers op de paden voor fietsen en voetgangers. U heeft dit voornemen niet in uw subsidieaanvraag opgenomen. Klinkers zijn geen vorm van gesloten verharding. De subsidieregeling heeft echter een voorkeur voor gesloten verharding, en dus niet voor het leggen van klinkers op het fietspad (zie artikel 3.1.4 Kostenkengetallen. Waarom kiest u toch voor klinkers? Waarom heeft u dit voornemen niet benoemd in uw aanvraag? U wijkt namelijk af van de voorkeur van de subsidieverstrekker.

Antwoord 12:

Gesloten verharding betreft een voorkeur en geen vereiste. De voetganger en fietser delen op veel locaties elkaars ruimte, als gevolg van ruimtegebrek. In de huidige situatie leidt dit geregeld tot ongewenste confrontaties. De fietser wil doorrijden op zijn rode asfaltloper, de voetganger moet maar wijken. In de nieuwe situatie wordt de gedeelde ruimte in klinkers uitgevoerd, zonder kleurverschil tussen voetganger en fietser. Waar mogelijk wordt eigen ruimte voor de voetganger met een ander bestratingsverband duidelijk gemaakt. Dit zorgt voor meer gelijkwaardigheid tussen beide groepen. Voor de fietser is dit iets minder comfortabel dan asfalt, maar te rechtvaardigen doordat Stappen voor Trappen komt in het STOP-principe. Een voorwaarde die uw raad gesteld heeft bij het raadsbesluit op 8 oktober 2019. Overigens is op veel locaties het gebruik van klinkers onvermijdelijk als gevolg van de ligging van kabels en leidingen. Door de verbreding van de fietspaden, komen deze meer op kabels en leidingen te liggen. De eigenaren van de kabels en leidingen eisen een elementen verharding boven hun kabels en leidingen.

Vraag 13:

Klopt het dat u in uw subsidieaanvraag niet benoemd heeft dat het fietspad niet overal de gewenste breedte krijgt?

Antwoord 13:

In de aanvraag is de totale gestrekte lengte van de fietspaden opgenomen en afgerond op een heel getal. Er is geen verrekening gemaakt met extra meters door uitbuigingen of minder meters door korte onderbrekingen waar de breedte net minder dan 2m is.

Vraag 14:

In de bijgevoegde 'Projectsheet Tongerseweg' lezen we dat de oversteekbaarheid van de Tongerseweg tussen de Javastraat en het Tongerseplein op diverse plekken geregeld wordt met een Verkeersregelinstallatie (VRI). Tevens zien we dat de V85 op dat stuk op of onder de 50 km/u ligt. Waarom kiest u in de reconstructie op geen enkele plek voor een VRI? Klopt het dat de inzet van stoplichten zelfs met een subsidie gefinancierd kan worden?



DATUM
11 januari 2021

Antwoord 14:

Tussen de Javastraat en het Tongerseplein wordt het verkeer op kruispunten geregeld met verkeerslichten. Dit is op die plekken nodig om het verkeer af te wikkelen. Op deze locaties kunnen voetgangers bij de verkeerslichten oversteken. Tussen de Javastraat en de grens zijn er geen kruispunten waar het nodig is om voor de afwikkeling van het verkeer of de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers verkeerslichten toe te passen. Zo lang de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid goed zijn zonder verkeerslichten, geven we er de voorkeur aan om dit zonder VRI te regelen. Als de oversteekbaarheid en verkeersafwikkeling goed zijn, dan kan een VRI er namelijk voor zorgen dat weggebruikers ervaren dat ze onnodig lang moeten wachten. Daarmee neemt de kans toe dat mensen het rood licht negeren om over te steken. Daarnaast zorgen verkeerslichten in de regel voor wachtrijen en deze wachtrijen hebben een negatief effect op de directe leefomgeving rondom de verkeerslichten. Wachtende auto's leiden tot uitstoot van uitlaatgassen. Daarnaast zorgen afremmen en optrekken voor extra geluid. Woningen liggen tussen de Javastraat en grens relatief dicht op de rijbaan, daardoor zal sneller dan elders hinder worden ondervonden van wachtrijen. Aangezien een van de uitgangspunten van de reconstructie is om de leefbaarheid te vergroten, kiezen we hier niet voor.

De oversteekbaarheid op de Tongerseweg tussen de Javastraat en grens is goed, doordat voetgangers met behulp van een middeneiland in twee etappes kunnen oversteken. Daarnaast zijn de oversteken allemaal voorzien van een zebepad. De enige oversteek zonder middeneiland ligt in de 30-zone in de kern van Wolder. Hier is de snelheid voldoende laag om een goede oversteekbaarheid te borgen.

Op verzoek van de werkgroep is onderzocht of een verkeerslicht toegevoegd kan worden in het westelijke deel, zodat verkeer vanuit België een extra prikkel heeft om de snelheid te matigen, dus niet zozeer om de verkeersafwikkeling te regelen. Hiervoor zijn twee potentiële locaties onderzocht. Een verkeerslicht aan de grens, maar hiervan zeggen de Belgische partners: zorg voor een oplossing op eigen grondgebied, zodat er geen wachtrijen kunnen ontstaan voor 'onze' woningen. Een tweede locatie is het kruispunt met de Felix Bockenstraat. Een verkeersregelininstallatie op deze locatie zou hier een meerwaarde kunnen bieden in de oversteekbaarheid van de Tongerseweg vooral voor scholieren. Aanleiding voor een verkeerslicht ligt hoofdzakelijk in snelheidsremming. Verkeerslichten zijn hier fysiek niet inpasbaar, er is te weinig ruimte. Daarnaast sluiten een uitrit en meerdere parkeerplaatsen aan tussen de verkeerslichten. Dit leidt tot potentieel onveilige situaties en is vanuit verkeersveiligheidsperspectief onwenselijk. Doordat de overgang van de 30-zone in de opstelruimte voor de verkeerslichten komt te liggen, zal deze snelheidsovergang direct nabij de lichten ervoor zorgen dat weggebruikers niet optimaal kunnen reageren op de gewenste snelheidsverandering. Daardoor is de maatregel minder effectief. Dit kan opgelost worden door de 30-zone drastisch te verkleinen. Dan wordt de zone echter dusdanig kort dat het afdwingen van de snelheid weer niet reëel is. Wij hechten meer waarde aan de effecten van een 30-zone dan een verkeerslicht dat zorgt dat verkeer 50 km/u rijdt. Daarom wordt hier niet voor een verkeerslicht gekozen. Wel komen in de 30-zone displays die mensen bewust maken van hun snelheid.

De term 'geregelde oversteekplaatsen' komt voor in de lijst van mogelijke maatregelen binnen de betreffende rijkssubsidie. Hoewel de benaming doet vermoeden dat het hier gaat om een oversteek met verkeerslichten staan in de uitwerking van deze maatregel geen verkeerslichten benoemd. Het plaatsen van verkeerslichten kan dan ook niet gefinancierd worden uit deze subsidie.

Vraag 15:

De subsidie is bedoeld voor het verkeersveiligere maken van wegen en fietspaden; waarom bent u van mening dat klinkers op de fietspaden bijdragen aan een verkeersveiligere Tongerseweg?



DATUM
11 januari 2021

Antwoord 15:

Klinkers zijn geen middel om de fietspaden verkeersveilig te maken. Voor de reden om klinkers toe te passen zie het antwoord op vraag 12).

Vraag 16:

Ook het Fietsberaad CROW en de Fietsersbond wijzen erop dat klinkers een groter risico op gladheid geven en dat in gebiedontsluitingswegen (GOW) juist op fietspaden asfalt dient te worden gelegd. Aangezien de reconstructie van de weg juist gericht is op het verlagen van het aantal ongelukken lijkt ons dit een ongelukkige keuze. Waarom maakt u deze keuze?

Antwoord 16:

Zie de antwoorden op vragen 12 en 15.

Vraag 17:

U schrijft dat het gebruik van die klinkers onoverkomelijk is als gevolg van de ligging van kabels en leidingen. De ligging van kabels en leidingen is al eerder een ding geweest: het was zelfs een van de redenen om variant 5 geheel af te schrijven. U gaf in de beantwoording op onze vragen deze zomer aan dat er een onderzoek liep naar de precieze ligging van kabels en leidingen. Deze resultaten heeft u – voor zover wij kunnen beoordelen – niet met de raad gedeeld. Klopt onze aanname dat de resultaten ertoe hebben geleid dat de ligging van kabels en leidingen niet langer een ‘obstakel’ bleek?

Antwoord 17:

De ligging van kabels en leidingen was niet dé reden om variant 5 af te schrijven. Aangegeven is dat de profielwijzigingen op korte stukken mogelijk grote effecten hebben op kabels en leidingen. De ligging van de kabels en leidingen is geen aanleiding om een van de nader onderzochte varianten af te laten vallen. De ligging van kabels en leidingen is wel een obstakel, deze zullen tussen het Godenpad en de Hermesweg (deels) verlegd worden. Deze verlegging is enerzijds nodig om het niveau van de weg te kunnen laten zakken, de hoogteligging van de kabels en leidingen is te beperkt om te kunnen zakken. Deze verlegging is in alle varianten noodzakelijk. Anderzijds is het verleggen op dit deel nodig om de bomen te kunnen planten.

Vraag 18:

In uw Handboek Kabels en Leidingen schrijft u (artikel 3 lid 1 sub 3) dat er in nieuw aangelegd straatwerk tot 5 jaar na aanleg geen instemming wordt verleend voor werkzaamheden in dat straatwerk. Hoe rijmt u dit met eventuele grotere ontwikkelingen n.a.v. de evaluatie (u sluit immers niet uit dat aanvullende maatregelen in de toekomst genomen moeten worden)? En hoe verhoudt dit zich tot een eventuele uitspraak door de rechter? En ook: betekent dit dat de Tongerseweg in elk geval tot 5 jaar na de reconstructie geen glasvezel krijgt?

Antwoord 18:

De aangehaalde regel is opgesteld om af te dwingen dat kabels en leidingen gecombineerd worden aangelegd. Dit zodat er in een arbeidsgang een sleuf gegraven wordt waarin alle netwerken worden aangebracht en daarna wordt de sleuf verdicht en bestrating aangebracht. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat andere partijen niet worden gehinderd in hun planning, bewoners niet overmatig worden gehinderd voor hun deur en nieuwe bestrating niet weer opengebroke hoeft te worden. Als de leveranciers van glasvezel nu geen gebruik maken van de mogelijkheid om dit aan te leggen, dan komt de volgende mogelijkheid in principe pas 5 jaar na oplevering van de reconstructie. Uiteraard zijn we in gesprek met betrokken partijen om de aanleg wel parallel te laten lopen. Deze aangehaalde regel heeft overigens betrekking op de aanleg van kabels en leidingen, niet op andere



DATUM
11 januari 2021

werkzaamheden zoals het aanpassen van de inrichting op basis van de evaluatie of het eventueel invoeren van een vrachtwagenverbod indien de uitspraak van de rechter hier aanleiding toe geeft.

Vraag 19:

Op een gebiedontsluitingsweg zoals de Tongerseweg rijdt de fietser bij voorkeur niet direct naast de rijbaan, maar op afstand van de rijbaan, gescheiden door een groenstrook of parkeervakken. Dit is op de Tongerseweg fysiek gezien niet overal haalbaar. Heeft u in dat kader ook overwogen dit deel van de Tongerseweg een 30km/uur weg te maken? Waarom wel/niet?

Antwoord 19:

We hebben niet overwogen om op dit deel van de Tongerseweg (tussen Godenpad en Hermesweg) 30 km/h als maximumsnelheid in te stellen, omdat dit niet past bij de functie van de weg binnen het verkeerssysteem van de stad. Daarnaast bieden we een oplossing voor de fietser die past binnen de richtlijnen van het CROW. Zoals u aangeeft rijdt een fietser conform richtlijnen van het CROW bij voorkeur niet direct naast de rijbaan, het is echter geen verplichting. De richtlijnen van het CROW geven bij 50 km/h overigens de mogelijkheid om fietsstroken op de rijbaan toe te passen. Dan rijdt de fietser direct 'naast' de rijbaan zonder fysieke afscheiding tussen rijbaan en fietspad.

In de ontwerpen is een afstand van 50 centimeter aangebracht tussen rijbaan en fietspad. Daarnaast ligt het fietspad verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Hiermee wordt voldoende afstand gerealiseerd tussen fietspad en rijbaan. Conform CROW is deze ruimte bij voorkeur minimaal 60 centimeter, in de huidige situatie is dit 40 centimeter. In de nieuwe situatie wordt dus een verbetering ten opzichte van de huidige situatie gerealiseerd.

Vraag 20:

In het raadsvoorstel heeft u het een aantal keer over de parkeerbehoefte. Wij gaan ervan uit dat u deze behoefte in kaart hebt gebracht en ontvangen dan ook graag de onderliggende stukken die deze behoefte weergeven. Hoe verhoudt deze behoefte zich tot de parkeernormen die onze gemeente kent?

Antwoord 20:

De parkeernormen worden alleen gehanteerd in de context van het beoordelen van de benodigde parkeerruimte bij nieuwe bouwinitiatieven ((ver)bouwplannen) en ruimtelijke plannen. Een reconstructie van een weg is in deze zin geen bouwinitiatief of ruimtelijk plan, omdat de reconstructie niet zal zorgen tot een toename van de behoefte aan parkeervoorzieningen. Bij een reconstructie van een weg wordt gekeken naar de aanwezige parkeerbehoefte in de straat. Komen door een reconstructie parkeerplaatsen te vervallen en ontstaat daardoor een tekort, dan zal vanuit de reconstructie een alternatief moeten worden geboden. Komen er parkeerplaatsen te vervallen, en laat de parkeerbehoefte dit toe, dan kunnen de plaatsen vervallen. Bij een reconstructie is het een voordeel als een aanwezig tekort aan parkeerplaatsen kan worden opgelost, maar dit is geen verplichting. In het geval van de Tongerseweg zijn er voldoende parkeerplaatsen, dus speelt dit niet. Wij hebben in dit kader dan ook geen vergelijking gemaakt tussen de parkeerbehoefte en de parkeernormen en kunnen u dus niet vertellen hoe deze zich tot elkaar verhouden.

Leden van de werkgroep hebben de parkeerbehoefte op straat inzichtelijk gemaakt. Een duo heeft in februari 2020 de parkeersituatie inzichtelijk gemaakt, een tweede duo heeft dit in september 2020 nog eens gedaan. Op basis van deze inventarisaties en de hoeveelheid parkeerplaatsen in het ontwerp concluderen we dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in het ontwerp. In het westelijk deel is de behoefte aan openbare parkeerplaatsen 30, in het ontwerp zijn er 34 opgenomen. In het oostelijke deel is de behoefte 58, hier zijn 67 parkeerplaatsen opgenomen. De parkeerplaatsen volledig op eigen terrein blijven uiteraard gelijk aan de huidige situatie.



DATUM
11 januari 2021

In onderstaande tabel ziet u een overzicht van de parkeerplaatsen in de huidige situatie en zoals opgenomen in het ontwerp. Parkeerplaatsen volledig op eigen terrein zijn buiten beschouwing gelaten. Als bijlage ontvangt u de inventarisaties uit februari en september.

Parkeerplaatsen	Parkeerbehoefte			Parkeeraanbod		
	West	Oost	Totaal	West	Oost	Totaal
Parkeerplaatsen in de openbare ruimte	21	40	61	30	59	89
Parkeerplaatsen deels op eigen terrein met overstek in de openbare ruimte	9	18	28	4	8	12
Totaal	30	58	88	34	67	101

Vraag 21:

“Door de bomen direct langs de rijbaan oogt het profiel nauwer, dit heeft een snelheidsremmend effect” (pagina 8, raadsvoorstel). Kunt u ons stukken doen toekomen waar u deze aanname op baseert?

Antwoord 21:

Het ontwerpen van de openbare ruimte is een combinatie van richtlijnen van het CROW, wetenschappelijke kennis, kennisuitwisseling onder vakgenoten en praktijkervaring. We kunnen u geen documenten aanleveren waaruit u deze informatie letterlijk kunt teruglezen. Wel is duidelijk dat het visueel versmallen van de rijbaan een veel gebruikt middel is in de verkeerskunde om de snelheid te remmen. Dit verband tussen visueel versmallen en snelheidsremmende werking is inmiddels binnen het vakgebied als gemeengoed aangenomen. In ontwerpen waar dit principe wordt gebruikt, wordt niet verwezen naar achterliggende bronnen. Visueel versmallen wordt veelal met markeringen en beplantingen gedaan. De CROW-publicatie Mobiliteit en gedrag biedt enkele handvatten. Zo laat deze publicatie zien dat verticale lijnen de hoogte versterken en de weg visueel smaller laten lijken. In deze publicatie wordt ter illustratie van een visuele versmalling een voorbeeld gebruikt met bomen.

Vraag 22:

Op pagina 13 schrijft u dat een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte “prettiger” voelt. Op meerdere plekken beschrijft u wat als prettig of juist onprettig zou worden ervaren door de weggebruikers. Dit is natuurlijk geen objectieve aanduiding; kunt u aangeven waarop u dit soort uitspraken baseert? Zijn dit onderzoeken, analyses, verkeersstudies?

Antwoord 22:

Deze uitspraken zijn gebaseerd op kennis opgedaan binnen Shared Space projecten, CROW-richtlijnen, kennisuitwisseling tussen vakgenoten en praktijkervaring. We hebben getracht in begrijpelijke bewoordingen te laten zien welk effect een maatregel heeft. We zien in projecten waar gezocht is naar een goede integrale oplossing voor de openbare ruimte, dus niet sec het bieden van een verkeerskundige oplossing, dat de ruimtelijke kwaliteit toeneemt. Dit is veelal terug te zien keuzes voor hoogwaardige materialen en groen. Deze ruimtelijke kwaliteit heeft een positieve uitwerking op het gedrag van mensen. Dit is ook te zien in een goede maatvoering. Als de breedte van een middeneiland aan de minimale richtlijnen of breder voldoet, dan rijdt het verkeer op voldoende afstand. Een voetganger heeft dan niet het gevoel aangereden te worden, en zo staat hij/zij daar prettig. Als iemand zich ergens prettig voelt, dan wil hij/zij op die plek zijn, er staan, lopen of fietsen. Voelt een plek als onprettig dan verlaat een persoon die plek snel of mijdt deze zelfs en zal men eerder voor de bescherming van een auto kiezen.



DATUM
11 januari 2021

Vraag 23:

Welke precieze maatregelen/instrumenten zet u in om de overlast van trillingen voor bewoners weg te nemen c.q. te verminderen?

Antwoord 23:

Grootste veroorzakers van de overlast door trillingen zijn de oneffenheden in het wegdek en de betonnen randen tussen de rijbaan en fietspad. De funderingsconstructie onder de weg zorgt er daarbij voor dat trillingen worden doorgegeven richting de funderingen van de woningen

Bij de reconstructie wordt de gehele funderingsconstructie vervangen door nieuw materiaal. Dit zorgt ervoor dat een stijve homogene constructie wordt gerealiseerd die de trillingen absorbeert in plaats van doorgeeft richting de woningen. Daarnaast wordt gezorgd voor een vlakke afwerking van de rijbaan (geen oneffenheden, putdeksels zoveel mogelijk uit het rijspoor of volledig vlak uitgevoerd) waardoor de overdracht van trillingen sterk verminderd wordt. De betonnen banden worden verwijderd, en vervangen door een (afgeschuinde) trottoirband met kolken. De huidige banden tussen rijbaan en fietspad zorgen voor flinke klappen van het vrachtverkeer door de openingen tussen de banden. De nieuwe banden worden doorlopend, ten behoeve van de afwatering worden kolken aangebracht. Hierdoor ontstaan er geen klappen meer als vrachtverkeer over de band rijdt. Dit zorgt voor minder trillingen en geluid.

Vraag 24:

Welke precieze maatregelen/instrumenten zet u in om de stankoverlast en de geluidshinder voor bewoners weg te nemen c.q. te verminderen?

Antwoord 24:

De gekozen maatregelen zullen ervoor zorgen dat verkeer met een gelijkmatige en lagere snelheid over de weg rijdt. Dit leidt tot een verwachte afname van stankoverlast en geluidshinder. Los van de reconstructie loopt het geluidssaneringsproject Tongerseweg. Daarbij zijn alle woningen gebouwd voor 1986 en met een hoge geluidbelasting (60 dB of meer) betrokken. Deelname aan dit project is vrijwillig. Bij alle deelnemende woningen is onderzocht is of de bestaande geluidwering voldoende is. Daar waar blijkt dat de bestaande geluidwering onvoldoende is, zal aan de eigenaar een pakket van geluidwerende maatregelen worden aangeboden zodat in de woning sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De kosten van de geluidwerende maatregelen worden betaald door het Rijk. Bij woningen die in 1986 of later zijn gebouwd is bij de bouw al rekening gehouden met de hoge geluidbelasting en zijn extra geluidwerende maatregelen verplicht.

Vraag 25:

U schrijft in het raadsvoorstel dat u op basis van de evaluatie wil bezien of verdergaande maatregelen ter ontmoediging van vooral het doorgaand vrachtverkeer noodzakelijk zijn. Stelt u daarmee niet dat er ook een mogelijkheid is dat deze reconstructie 'geen effect' of 'minimaal effect' heeft? Waarom kiest u niet in deze reconstructie voor verdergaande maatregelen?

Antwoord 25:

Dit is onderdeel van het amendement bij het besluit dat op 8 oktober 2019 door de gemeenteraad is genomen. Dit heeft dus niet te maken met een veronderstelling vanuit onze zijde dat de reconstructie 'geen effect' of 'minimaal effect' zal hebben. Sterker nog wij zijn ervan overtuigd dat dit voorstel zorgt voor voldoende afname van de overlast van het vrachtverkeer en dat daarmee verdergaande maatregelen niet nodig zijn. Een evaluatie na één jaar zal hier uitsluitsel over kunnen geven.



DATUM
11 januari 2021

Vraag 26:

Waarom is het voorstel voor de effectmonitoring geen onderdeel van dit raadsvoorstel? Deelt u onze mening dat de raad aan de voorkant op de hoogte moet zijn over hoe de effecten gemonitord gaan worden?

Antwoord 26:

Het streven van het ontwerpproces was om te komen tot een uitvoerbaar en betaalbaar plan met voldoende draagvlak bij bewoners van de Tongerseweg en andere belanghebbenden. Dit plan is gereed en wordt nu aan u voorgelegd met het verzoek de benodigde middelen te voteren.

Samen met de werkgroep wordt een voorstel gemaakt hoe de effecten van de reconstructie worden gemonitord. De monitoring zal bestaan uit een zogenaamde nulmeting en nameting, hierbij wordt in ieder geval gebruik gemaakt van tellingen/metingen (objectieve data) en enquêtes (subjectieve data). Wij zullen u later in het proces via een raadsinformatiebrief op de hoogte stellen over de manier waarop de effecten van de reconstructie gemonitord zullen worden.

Vraag 27:

Waarom wilt u pas een jaar na oplevering evalueren met de bewoners? Waarom plant u geen 'tussentijd' met eerste indrukken? Denkt u niet dat het juist belangrijk is in de eerste weken óók te peilen wat er kwalitatief en kwantitatief voor bewoners is veranderd?

Antwoord 27:

Uw raad heeft op 8 oktober 2019 besloten één jaar na het afronden van de reconstructie een evaluatie uit te voeren van zowel de reconstructieperiode als de gesette verkeersstromen daarna.

Ervaring leert dat mensen gemiddeld driekwart jaar nodig hebben om te wennen aan een nieuwe verkeerssituatie. Een meting in de eerste weken na de oplevering zal daarom geen accuraat beeld opleveren.

Vraag 28:

Als de reconstructie niet het gewenste effect oplevert na de evaluatie, wat zijn dan de alternatieven die u de bewoners kunt bieden?

Antwoord 28:

Dit is afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring.

Vraag 29:

U schrijft dat u het uitgangspunt heeft gehanteerd dat er voorlopig geen sprake is van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg. Kunt u 'voorlopig' nader specificeren?

Antwoord 29:

Dit uitgangspunt is overgenomen uit het raadsvoorstel d.d. 8 oktober 2019, waarin staat opgenomen: 'Verder zal als uitgangspunt bij het ontwerp worden gehanteerd dat van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of één of meer van de andere grensovergangen met Vlaanderen voorlopig geen sprake is'. Onder voorlopig verstaan we, zolang er geen besluit ligt om wel een vrachtwagenverbod in te stellen.

Vraag 30:

Hoe verhoudt dit standpunt zich tot datgene wat momenteel onder de rechter is? Heeft u overwogen te wachten met uw raadsvoorstel en daaropvolgend besluit over de reconstructie tot de rechter uitspraak heeft gedaan?



DATUM
11 januari 2021

Antwoord 30:

Nee, want een vrachtwagenverbod zal niet leiden tot een ander inrichtingsvoorstel voor de weg.

De keuzes voor inrichtingsmaatregelen zijn hoofdzakelijk gekoppeld aan de functie van de weg en de hoeveelheid verkeer die hier rijdt. De functie van de weg zal niet veranderen bij een vrachtwagenverbod. Ook zal de totale hoeveelheid verkeer niet drastisch afnemen door een vrachtwagenverbod. Bij een vrachtwagenverbod zullen nog steeds grote voertuigen gebruik maken van de weg, denk aan openbaar vervoer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer ten behoeve van bevoorrading van winkels en horeca, verhuizingen, afvalophaaldiensten, pakketdiensten etc. Van een andere inrichting zal pas sprake zijn als de totale intensiteit van het verkeer flink daalt en/of een verlaging van de maximumsnelheid wordt ingevoerd. Het huidige gekozen ontwerp biedt flexibiliteit om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Hoogachtend,

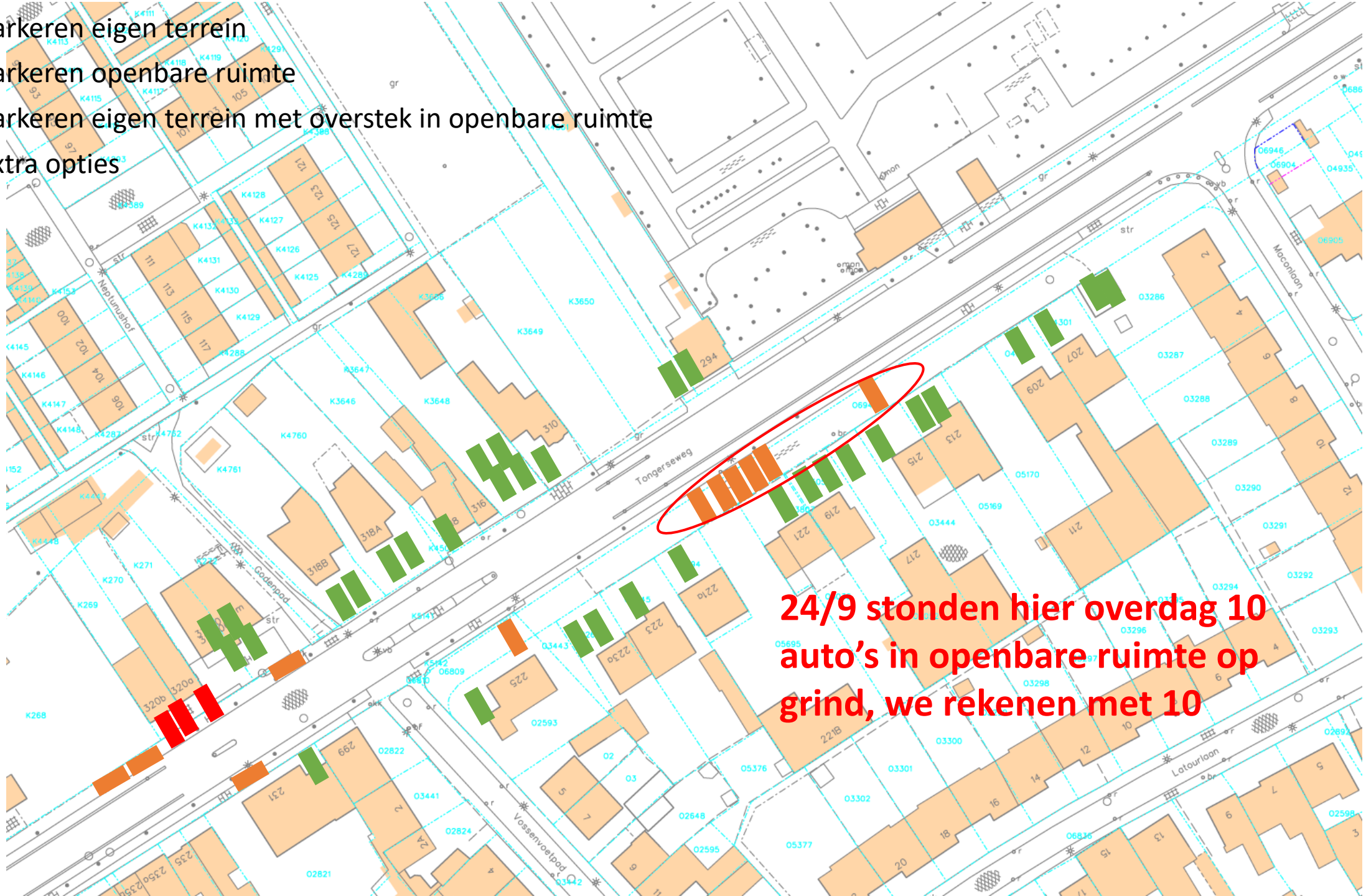
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Gert-Jan Krabbendam
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit,

Vragen ex art. 47 RvO

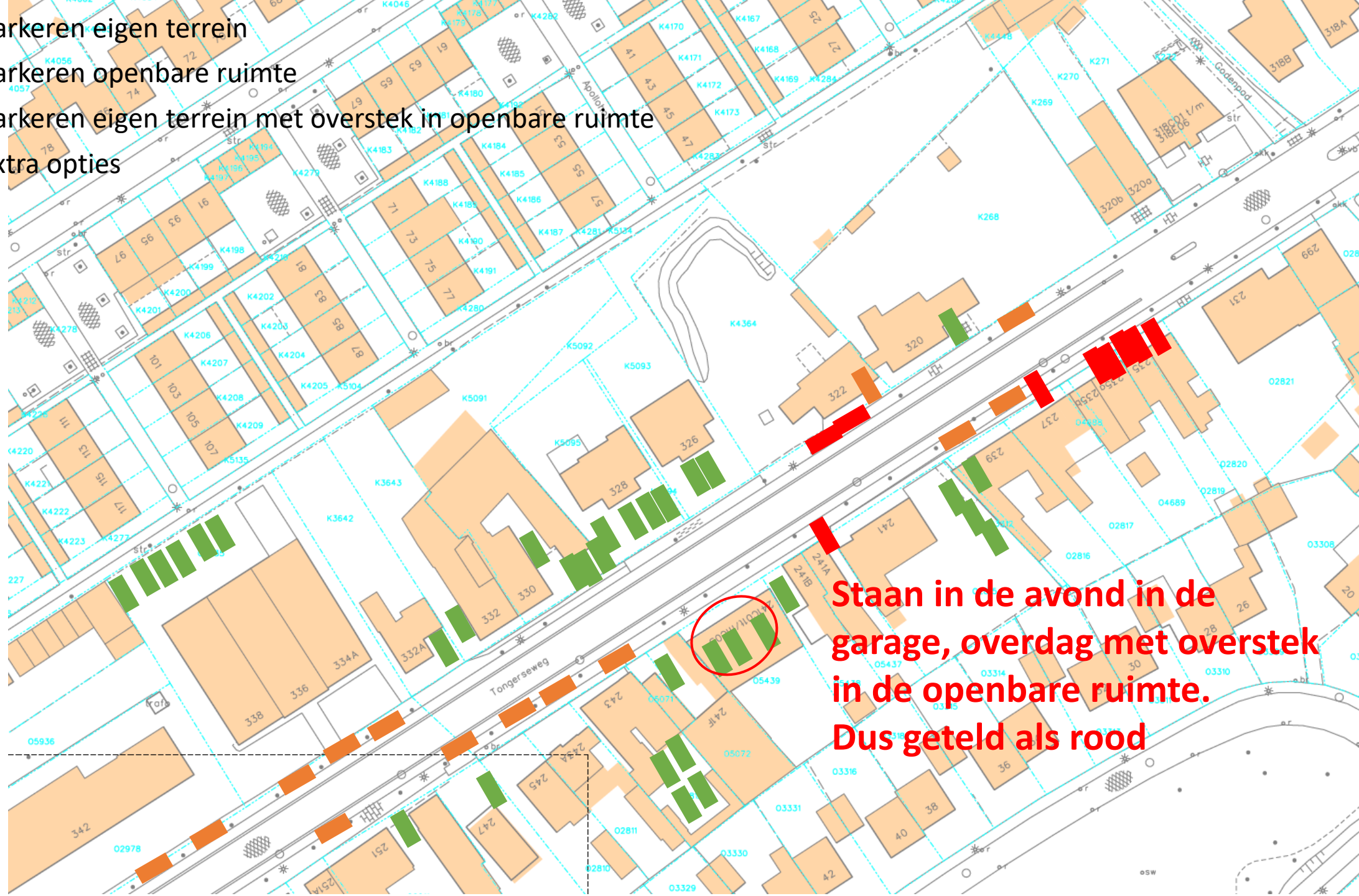
- Parkeren eigen terrein
- Parkeren openbare ruimte
- Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte
- Extra opties

-  Parkeren eigen terrein
-  Parkeren openbare ruimte
-  Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte
-  Extra opties



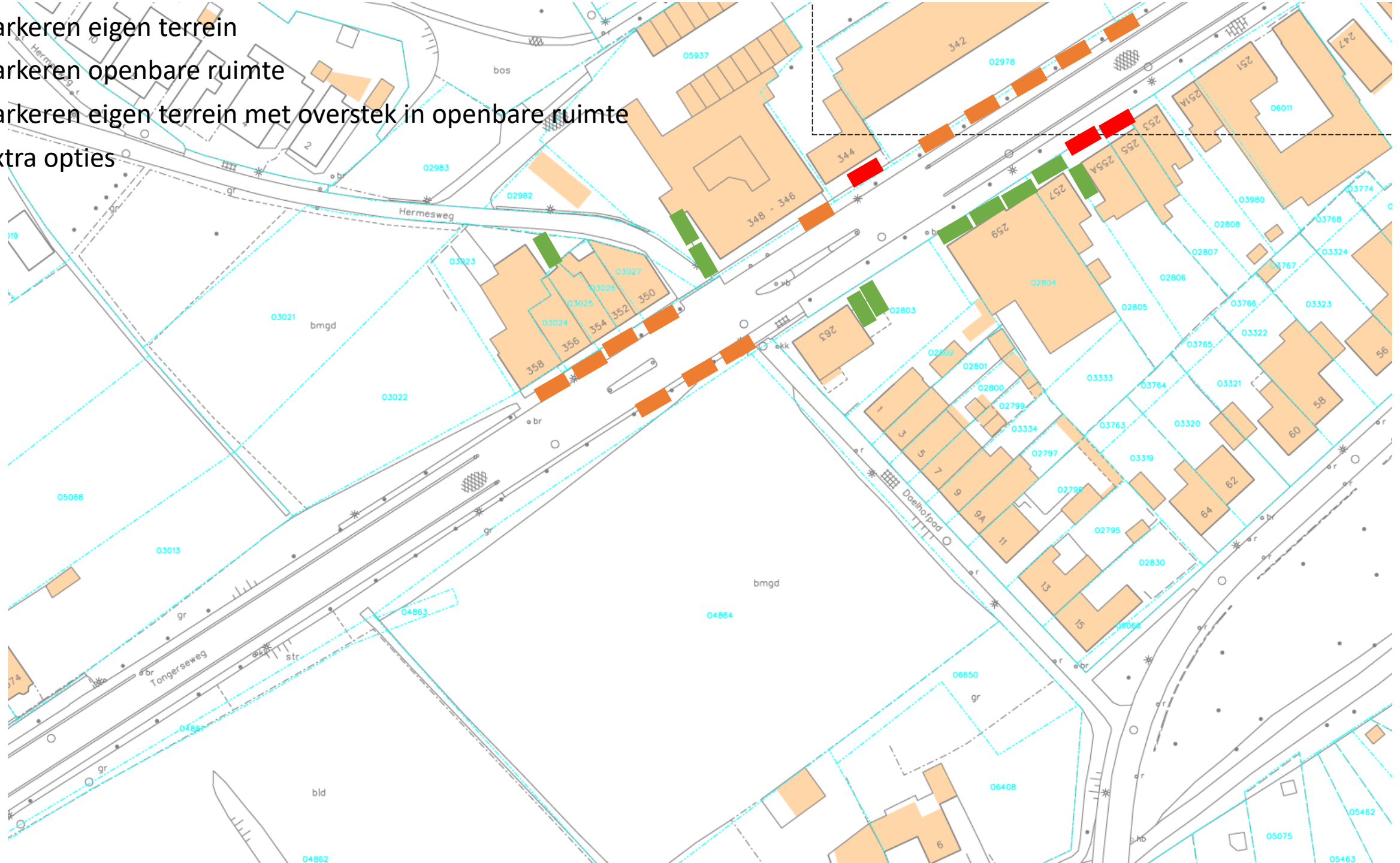
24/9 stonden hier overdag 10 auto's in openbare ruimte op grind, we rekenen met 10

-  Parkeren eigen terrein
-  Parkeren openbare ruimte
-  Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte
-  Extra opties



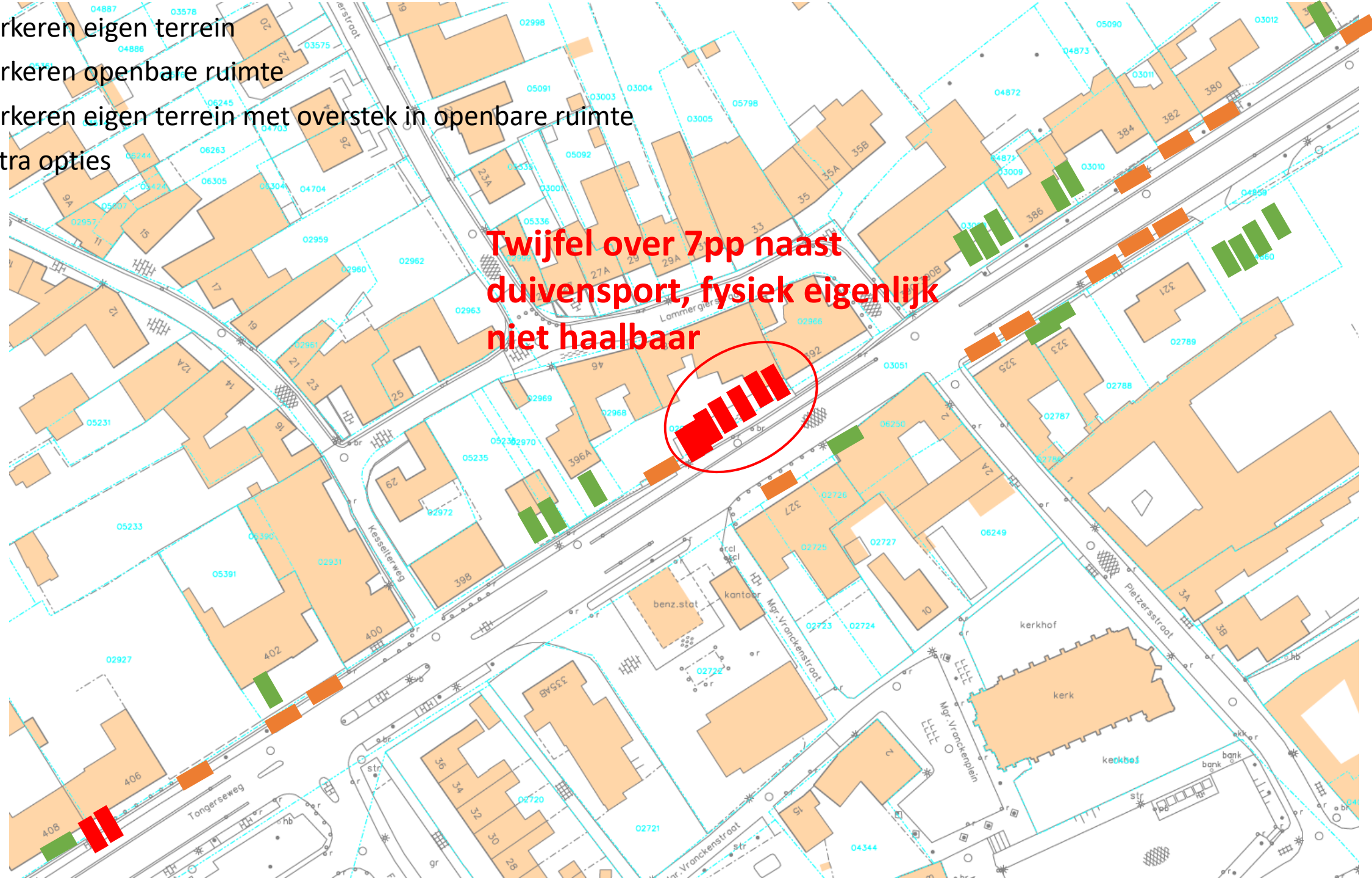
Staan in de avond in de garage, overdag met overstek in de openbare ruimte. Dus geteld als rood

- Parkeren eigen terrein
- Parkeren openbare ruimte
- Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte
- Extra opties

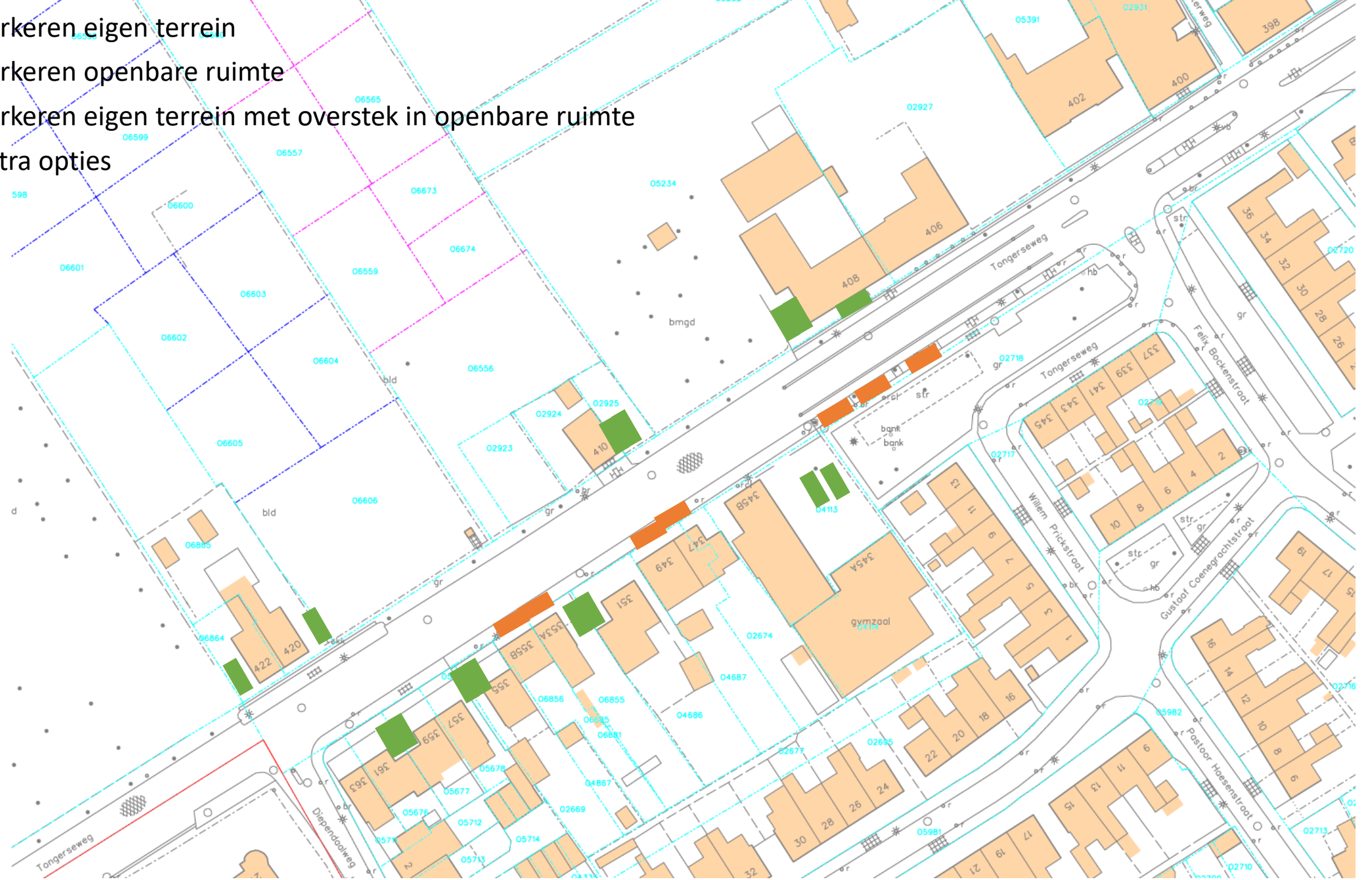


-  Parkeren eigen terrein
-  Parkeren openbare ruimte
-  Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte
-  Extra opties

**Twijfel over 7pp naast
duivensport, fysiek eigenlijk
niet haalbaar**



- Parkeren eigen terrein
- Parkeren openbare ruimte
- Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte
- Extra opties



	donderdag 24 september 19.30			vrijdag 25 september 19.30			zaterdag 26 september 07.30		
	droogdal 330	330 vossenvoetpad	vossenvoetpad maconlaan	droogdal 330	330 vossenvoetpad	vossenvoetpad maconlaan	droogdal 330	330 vossenvoetpad	vossenvoetpad maconlaan
parkeren eigen grond	1	5	15	3	7	14	4	6	6
parkeren met overstek	1	7	0	1	7	0	1	7	0
parkeren openbare ruimte	28	5	0	16	5	4	12	6	4
TOTAAL	62			57			46		

	zondag 27 september 07.30			zondag 27 september 20.00		
	droogdal 330	330 vossenvoetpad	vossenvoetpad maconlaan	droogdal 330	330 vossenvoetpad	vossenvoetpad maconlaan
parkeren eigen grond	5	6	12	7	4	18
parkeren met overstek	1	9	0	1	10	0
parkeren openbare ruimte	11	4	4	15	4	2
TOTAAL	52			61		