

Verslag vergadering raadsronde gele zaal d.d. 5 april 2016

Verslag: mevrouw Sinsel

Projectplan infrastructuur Maastricht-West

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: mevrouw Canisius en de heren Barendse, Bonder, Pie Frijns, Paul Frijns, Geelen, Van der Gugten, Limpens, Van Lune en Niels Peeters

Voorzitter: de heer Erckens

College: wethouder Aarts

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

Ambtelijk: de heer Lebouille

Verslag: mevrouw Sinsel

De voorzitter opent om 19.01 uur de vergadering en heet iedereen van harte welkom. De voorzitter deelt mee dat naar aanleiding van de motie Uitwerking infrastructuur op 15 december 2015 een stadsronde heeft plaatsgevonden. Met de inbreng vanuit de stadsronde is de onderzoeksaanpak uitgewerkt en een projectplan geschreven. De raad wordt nu gevraagd in te stemmen met het projectplan en de bijbehorende financiering van 180.000 euro waarvan 110.000 euro voor het onderzoek is bestemd. De resterende 70.000 euro zijn bestemd voor maatregelen met betrekking tot de Tongerseweg. Deze weg is 10 jaar geleden opgeknapt en het gedeelte bij de grens is toen niet meegenomen omdat daar ruimtelijke ontwikkelingen waren gepland. Deze zijn inmiddels afgerond. De voorzitter stelt voor om dit voorstel indien mogelijk naar de raadsvergadering van vanavond door te leiden voor besluitvorming omdat op de agenda van de raad op 19 april 2016 alleen dit onderwerp zou staan.

Eerste termijn

De **Seniorenpartij Maastricht** (Frijns) stelt vast dat dit projectplan de Tongerseweg betreft en niet Maastricht-West. Dit onderwerp staat vanwege een motie nu weer op de agenda.

Partij Veilig Maastricht (Peeters) heeft momenteel geen vragen.

Het **CDA** (Geelen) heeft nog vragen.

De **PvdA** (Van Lune) is enigszins verbaasd over het stuk. In de motie wordt namelijk om maatregelen gevraagd en nu worden vooral onderzoeken gepresenteerd. De PvdA vindt het toch verstandig om ook met maatregelen te komen. Is er blijkbaar zo weinig informatie?

De **VVD** (Limpens) en de **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) hebben nu geen vragen.

De **SP** (Bonder) sluit bij de vraag van de PvdA aan.

GroenLinks (Van der Gugten) merkt op dat in deze notitie veel onderwerpen bij elkaar zijn geveegd en dat het stuk daarom heel erg breed is geworden. GroenLinks deelt ook de opvatting van de PvdA dat het op bepaalde punten wel al duidelijk is dat maatregelen moeten worden genomen. Daarnaast moeten echter ook zaken nader worden onderzocht. Hoe breder, hoe vager. GroenLinks wil graag concreter worden. Hoe verhoudt zich dit stuk bijvoorbeeld tot de motie over de autoloze zondag? Dit moet immers daadwerkelijk worden georganiseerd.

D66 (Barendse) is blij dat stappen worden gezet bij het oplossen van de problemen in Maastricht-West. Het kan echter nooit snel genoeg gaan voor iedereen. Men moet echter ook de consequenties van maatregelen goed bezien. Een gedegen onderzoek is daarom noodzakelijk.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) stelt vast dat dit inderdaad een breed onderwerp is. De fractie heeft hierover nog vragen.

Wethouder Aarts stelt vast dat momenteel veel infrastructurele werken in Maastricht in uitvoering zijn, zoals de A2, de aanpak van de Noorderbrug en de fietsenstalling. Of dit extra kansen voor het verbeteren van met name de leefbaarheid in Maastricht-West biedt, wordt nu onderzocht. Op 15 december 2015 is onder andere ook een stadsronde geweest waar dit zo is uitgesproken. Hieruit komen 3 onderzoeksvragen.

1. Is er een andere verkeersstructuur in Maastricht-West mogelijk met minder hinder voor de omgeving tot gevolg?
 2. Welke andere maatregelen zijn er mogelijk op het bestaande wegennet in Maastricht-West met minder hinder voor de omgeving tot gevolg?
 3. Zijn er ontwikkelingen en/of kansen op het gebied van infrastructuur aan Belgische zijde die in samenhang met de recente ontwikkelingen aan Nederlandse zijde kunnen leiden tot een minder overlast gevende verkeersstructuur in Maastricht-West en Euregio?
- Een andere verkeersstructuur heeft immers ook gevolgen voor Maastricht-West. Dit is een antwoord op een proces dat de raad zelf heeft vormgegeven. Verder komt het college binnenkort met een nota over de auto-loze zondag.

Tweede termijn

De **Seniorenpartij Maastricht** (Frijns) herinnert aan de problemen bij de Tongerseweg van 10 jaar geleden. De Seniorenpartij vraagt zich af wat nu nog moet gebeuren om te komen tot een wenselijke situatie. Men kan immers Maastricht niet onbereikbaar maken. De enige mogelijkheid is een randweg buiten de stad voor al het transitverkeer. Verder hangt aan het onderzoek ook een hoog prijskaartje. Bestaat daarnaast ook nog budget voor het nemen van maatregelen? Het onderzoek kost immers al 110.000 euro.

Wethouder Aarts wil graag eerst het brede onderzoek afwachten om de samenhang der dingen goed te bezien. De wethouder deelt ook de mening dat alle maatregelen gevolgen hebben. Het is inderdaad niet gemakkelijk. De wethouder wil dus graag zorgvuldig handelen en graag de leefbaarheid in Maastricht-West verbeteren. Wethouder Aarts geeft verder aan dat hiervoor nog geen middelen zijn gereserveerd. Het prijskaartje is afhankelijk van wat moet gebeuren. Bijvoorbeeld het aanleggen van nieuwe wegen is veel duurder dan het nemen van milieumaatregelen zoals een vrachtwagenverbod. De wethouder wil de uitkomsten van het onderzoek afwachten.

Partij Veilig Maastricht (Peeters) vindt het heel belangrijk dat zorgvuldig onderzoek wordt gedaan. De fractie is het dan ook niet eens met het voorstel van de PvdA. De diverse knelpunten zijn echter voor iedereen duidelijk. De raad heeft bovendien ook een groot bedrag gereserveerd voor het opknappen van de wegen in Maastricht. De fractie neemt aan dat daarin ook een groot bedrag is gereserveerd voor Maastricht-West.

Wethouder Aarts antwoordt dat deze 7 miljoen euro voor het reguliere onderhoud van de wegen die in het bestek staan zijn waaronder ook de Tongerseweg. Dit is echter totaal iets anders.

Het **CDA** (Geelen) vraagt of de financiering in de kaderbrief moet worden vastgesteld.

Wethouder Aarts antwoordt dat de financiering in het raadsvoorstel staat.

Het **CDA** (Geelen) stelt vast dat de gemeente Maastricht jaren geleden ettelijke miljoenen heeft besteed aan de luchtkwaliteit. Dit kan echter nooit genoeg zijn. Het CDA was ook zeer onder de indruk van het betoog van de Gentse professor tijdens de bijeenkomst op 29 maart jl. over de luchtkwaliteit. Het CDA vindt dat verhoudingsgewijs te veel geld wordt geormerkt voor het onderzoek in plaats van voor maatregelen. Het CDA stelt daarom voor om ook informatie in steden elders op te halen. Kunnen ook nog projecten worden toegevoegd?

Het CDA is heel blij met de inhoudelijke relatie met het projectplan over de luchtkwaliteit. Het is ook belangrijk dat de gesprekken met de Belgen voortvarend worden ingezet. Daar liggen immers kansen voor verbeteringen voor de toevoerwegen naar de stad. Wanneer worden deze gesprekken gevoerd? Verder stelt het CDA vast dat op 17 december 2016 ook de A2-tunnel opengaat. Dan is men dus ook in staat om daadwerkelijk de verkeersbewegingen te kennen. Moet men niet eerst hierop wachten in plaats van uit te gaan van rekenmodellen? Zijn in het programma Beter Benutten en Maastricht Bereikbaar ook middelen beschikbaar om dit extra te ondersteunen? Is het beschreven tijdsplan realiseerbaar of moet dit duidelijker? Het CDA is daarnaast ook een voorstander van goed onderzoek. Ten slotte doet het CDA nog een oproep. De marktmeesters maken zich namelijk heel veel zorgen over de handhaving bij de vrijdagmarkt. Het CDA roept op om de venstertijden (onder andere in de Batterijstraat) meer te handhaven, ook in het kader van de veiligheid. Dit hoeft ook niet meer te worden onderzocht.

Wethouder Aarts antwoordt dat de venstertijden de inrijtijden en niet de uitrijtijden betreffen. Tussen 7.00 en 11.00 uur kan men laden en lossen. Na 11.00 uur mag men dus nog uitrijden en zijn dus nog niet alle wagens weg. De regelgeving is nu echter aangepast en aldaar worden snel borden geplaatst om de verplichting op te leggen dat men om 11.00 uur ook daadwerkelijk weg is.

De wethouder gaat ook ervan uit dat het tijdspad realiseerbaar is. Verder denkt de wethouder dat geen middelen van Beter Benutten hiervoor beschikbaar zijn. De middelen zijn vooraf bestemd en al veelal besteed. Verder denkt de wethouder ook niet dat men moet wachten op het gereedkomen van de tunnel. De wethouder vindt het verder ook belangrijk dat Maastricht met de Belgen spreekt over de ingangswegen. Nederlandse maatregelen hebben immers primaire gevolgen voor het Belgische grondgebied. De wethouder weet echter niet precies wanneer dit is gepland. De twintig projecten over luchtkwaliteit die zijn ingebracht worden nu onderzocht.

Het **CDA** (Geelen) vraagt naar de milieuzones en herinnert aan het debat met voormalig wethouder Nuss. Het instellen van de milieuzones zou niet mogelijk zijn. Is het college bekend met de nieuwe wetgeving en kan de raad dit ontvangen? Kunnen internationale wegen worden afgesloten?

Wethouder Aarts antwoordt dat maatregelen die voor het Belgische grondgebied gevolgen hebben, altijd moeten worden meegenomen. De wethouder zal ervoor zorgen dat de betreffende wetgeving wordt aangereikt voor de stadsronde (toezegging).

De **PvdA** (Van Lune) geeft toe dat GroenLinks het bezwaar van de PvdA beter heeft verwoord. De PvdA vindt de Tongerseweg een van de locaties waar al maatregelen kunnen worden genomen. Daarnaast is het doen van onderzoek ook van belang. Kunnen tijdens de periode van het onderzoek ook alvast tijdelijke maatregelen worden genomen? De PvdA vraagt om meer informatie.

Wethouder Aarts antwoordt dat het onderzoek principieel van aard is en dat de vragen niet eenvoudig zijn te beantwoorden. Tijdelijke maatregelen moeten echter worden genomen in relatie tot een eindoplossing en niet zomaar.

De **PvdA** (Van Lune) vindt dat het college in staat moet zijn om snel met voorstellen te komen ten aanzien van de uitvoering. De fractie denkt dat het college de uitkomst van het onderzoek immers toch al op zijn netvlies heeft te staan.

Wethouder Aarts heeft nog geen resultaten en kan daarom niet nu alvast reageren.

De **VVD** (Limpens) stelt vast dat vanwege het brede karakter van het onderzoek de resultaten hiervan afgewacht moeten worden zodat men de samenhang ziet.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Frijns) wil ook eerst de uitkomsten van het onderzoek afwachten en vraagt naar een tijdsindicatie.

Wethouder Aarts hoopt dat dit in de stadsronde duidelijk zal zijn. Dit is echter ook medeafhankelijk van de besluitvorming van de gemeenteraad.

De **SP** (Bonder) merkt op dat op 29 maart 2016 een bijeenkomst was over de luchtkwaliteit en toen kwam ook het sluipverkeer op de Tongerseweg aan de orde. De SP vraagt naar het effect van het sluipvrachtverkeer op de Tongerseweg als de A2-tunnel gereed is en het effect van de kilometerheffing in België. Kan van de Tongerseweg een milieuzone worden gemaakt die ook wordt gehandhaafd?

Wethouder Aarts antwoordt dat de SP om een verdieping vraagt die uit het onderzoek moet blijken. De controles bij de grenzen in verband met het terrorisme moeten hieraan worden toegevoegd. De wethouder denkt dat dit aspect momenteel de grootste gevolgen heeft voor de Brusselseweg en de Bosscherweg. De wethouder stelt voor om het onderzoek af te wachten. Daarin zijn drie onderzoeksvragen geformuleerd die heel veel omvatten.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt typisch aan dit dossier dat heel veel snelheden bestaan. Men kan niet heel snel resultaten verwachten voor het wegennet. Daarnaast kunnen bepaalde knelpunten zoals de Tongerseweg niet tien jaar wachten op een oplossing. GroenLinks wil dit graag in een goede balans vormgeven.

Verder stelt GroenLinks voor om in het kader van de kentekenfotografie op de Tongerseweg te spreken met de collega's in Riemst die sinds een paar maanden een prima camerasysteem hebben. Verder is de stad al heel ver met de luchtkwaliteit. Het gaat echter vooral om de politieke keuzes die men maakt. Grotere maatregelen zijn bijvoorbeeld het weren van het dieselveerkeer uit de binnenstad, het veel slimmer organiseren van het parkeerzoekverkeer en het verleiden van mensen bij het maken van

keuzes om de stad op een andere manier dan met de auto te bezoeken. GroenLinks vindt dat dit geheel in een goede balans ontwikkeld moet worden.

Wethouder Aarts noteert de opmerking van GroenLinks over het camerasysteem. De wethouder heeft de afgelopen tijd ten aanzien van Maastricht-West echter geen maatregelen gehoord. Bij de binnenstad gaat het inderdaad om politieke keuzes. Daarover bestaan ook verschillende inzichten. Het weren van het dieselverkeer is daarbij een discussiepunt. Verder is ook al heel veel gebeurd bij het parkeerzoekverkeer zoals met het PRIS en het opheffen van parkeerplaatsen. De wethouder herinnert ook aan de oude discussie over het sluiten van de Vrijthofgarage. Deze garage is echter tot 2032 verhuurd. De wethouder wil daarom geen illusies wekken.

Het **CDA** (Geelen) heeft ervoor gezorgd dat de buitenlandse bussen uit de binnenstad zijn geweerd. Het CDA denkt dat het ook heel erg eenvoudig is om de vervuilende diesels uit de binnenstad te weren.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt ook dat het gewoon een kwestie van doen is.

Wethouder Aarts vindt echter ook dat met Maastricht Bereikbaar op ongekende schaal bestuurders worden verleid.

D66 (Barendse) is blij met de plannen en hoopt dat snel maatregelen worden genomen. D66 vindt verder actiepunt 3 punt 20; 'vanaf Tongersestraat richting Papestraat eenrichtingsverkeer instellen (geen fiets tegen verkeer)' jammer en hoopt dat deze onderzoeksvraag negatief wordt beantwoord.

Wethouder Aarts wil de uitkomsten van het onderzoek afwachten.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) denkt ten aanzien van actiepunt 3 punt 20 dat het niet de bedoeling is om al het fietsverkeer te weren. Wanneer worden de elektrische stadbussen ingezet? De gemeente heeft daarbij immers ook een voorbeeldfunctie. Wat gebeurt met de inzet van de bladblazers in het centrum? Men kan immers ook gewoon vegen. Verder merkt de Liberale Partij Maastricht op dat in het centrum geen meetpunten staan terwijl daar wel veel dieselvrachtwagens en bussen rijden. Dient dit een bepaald doel?

De Liberale Partij Maastricht vraagt vervolgens ten aanzien van het actieplan luchtkwaliteit en de fijnstof waarom geen EU- of WHO-normen worden gehanteerd. Er komt ook geen luchtfilter bij de A2-tunnel. Welke oplossingen zijn dan nog mogelijk? Men zou bijvoorbeeld ook de snelheid kunnen verlagen. Dan heeft men immers ook minder fijnstofuitstoot. Ten slotte vraagt de Liberale Partij Maastricht of bij de Groene Loper ook naar een bepaald soort beplanting is gekeken zoals zilverberken. Bestaat hiervoor voldoende aandacht?

Wethouder Aarts antwoordt dat bij het ontwerp van de A2-tunnel de normen voor de luchtkwaliteit zijn bekeken. De A2-tunnel vormt juist de oplossing voor de huidige overschrijdingen. De snelheden zijn in het kader van de tunnel door Rijkswaterstaat vastgesteld en er bestaat geen noodzaak om deze aan te passen omdat de normen van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden niet worden overschreden. De door het CDA genoemde professor heeft ook aangegeven dat een filtering slechter voor de luchtkwaliteit zou zijn omdat de fijnere deeltjes dan meer kans maken om schade aan te richten. Hierover heeft ook besluitvorming plaatsgevonden.

Verder is juist gepleit voor meten. De WHO heeft daarnaast ook heel lang geweigerd om normen voor luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof vast te stellen omdat geen veilige ondergrens bestaat.

Democratische organen stellen de wettelijke grenzen/regels vast en dit vormt een compromis. De wethouder wil dit koppelen aan de wettelijke normen en niet aan de WHO-normen.

De wethouder geeft vervolgens aan dat de ov-aanbesteding loopt. Men moet nu het bod van Arriva afwachten in juni. De wethouder weet echter niet of er alternatieven voor de bladblazers zijn en de wethouder zou dit aan stadsbeheer moeten vragen.

De voorzitter vraagt of het projectplan en de bijbehorende financiering toch gereed zijn voor besluitvorming in de raad. De voorzitter stelt vast dat de aanwezigen hiermee akkoord gaan. Het stuk wordt dus als hamerstuk doorgeleid naar de raadsvergadering vanavond.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 19.50 uur.

Maastricht, 5 april 2016

Cobben

Erckens

Secretaris

Voorzitter