

## Verslag vergadering raadsronde raadszaal d.d. 17 januari 2017

Verslag: mevrouw Sinsel

### Verkeersmaatregelen Maastricht-West

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: de dames Van Ham en Nuyts en de heren Barendse, Bonder, Bonder, Geelen, Van der Gugt, Hameleers, Hoen, Limpens, Van Lune, Sabel, Smeets en Sondeijker

College: wethouder Aarts

Voorzitter: de heer Erckens

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

**De voorzitter** opent om 18.50 uur de vergadering. De voorzitter deelt mee dat het doel van deze bijeenkomst is te informeren over de resultaten van het onderzoek maatregelen luchtkwaliteit Maastricht en de verkeersmaatregelen Maastricht-West. De centrale vraag aan de raad is of de raad wil overgaan tot verdere invulling/concretisering van een maatregelenpakket luchtkwaliteit Maastricht en de verkeersmaatregelen Maastricht-West. Na een korte presentatie van de heer Niels Bosch van het bureau Royal HaskoningDHV kunnen vragen worden gesteld. De peiling wordt op 31 januari 2017 gedaan.

#### *Presentatie*

De heer **Bosch** licht de highlights kort toe. Spreker deelt mee dat de gemeente Maastricht grote infrastructurele verkeersprojecten kent die met name een meerwaarde voor Maastricht-Oost en de singelstructuur hebben. Royal HaskoningDHV heeft in opdracht van de gemeente Maastricht onderzocht of aanvullende maatregelen in Maastricht-West denkbaar zouden zijn. De bewoners daar ervaren namelijk overlast van het wegverkeer, onder andere op de Tongerseweg. Spreker deelt mee dat de stijging van de verkeersintensiteit in Maastricht de laatste jaren ietwat afvlakt vanwege de demografische ontwikkelingen (krimpregio). De groei zal na 2030 dan ook minder groot zijn dan men de afgelopen jaren gewend was.

Royal HaskoningDHV heeft in het onderzoek over de luchtkwaliteit ook naar mogelijke verkeersmaatregelen gekeken. Deze lijst maatregelen is al in de stadsronde van 28 juni 2016 besproken. Grootschalige ingrepen zoals nieuwe rondwegen, bruggen of tunnels vallen af vanwege de afvlakkende verkeersgroei. Deze zijn kosteneffectief namelijk niet interessant. Daarnaast zijn verschillende kansrijke maatregelen aan de orde gekomen, zoals het herinrichten van de Tongerseweg, een vrachtwagenverbod op de grens, een nachtelijk vrachtwagenverbod, een autoluwe binnenstad, mobiliteitsmanagement en de mogelijkheden van een P+R Maastricht-West. Mogelijke locaties voor een P+R zijn echter zeer beperkt vindbaar.

Bewoners geven ook aan veel hinder te ondervinden van het vrachtverkeer op de Tongerseweg. Het vrachtwagenverbod op de grens of het nachtelijk vrachtwagenverbod is een maatregel die deze hinder kan weghalen. Hierover moet echter goed overleg worden gevoerd. De effecten moeten ook nog goed worden bekeken. Daarnaast is voor de herinrichting ook geld nodig, wat nu niet beschikbaar is.

#### *Eerste termijn*

De **SP** (Bonder) is blij met de verkeersremmende maatregel op de Tongerseweg bij de grens. De SP vraagt of nog een tweede maatregel zoals een flitspaal mogelijk is. Op de Tongerseweg wordt ook tamelijk hard gereden. De SP vraagt verder waarom het omleiden van het verkeer op de N78 minder kansrijk is. Verder staat regelmatig een file bij de A2-tunnel die van invloed kan zijn op Maastricht-West/Tongerseweg. Kan in dit kader het anders afstellen van de stoplichten op de Oeslingerbaan worden bekeken?

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) vraagt op welke termijn een herkomst- en bestemmingsonderzoek voor de Tongerseweg kan plaatsvinden. Waarom kiest men bij de Tongerseweg niet voor het plaatsen van meer snelheidscamera's of een gedeeltelijke trajectcontrole? Kan bij het zoekgebied voor de P+R Maastricht-West de gehele Via Regia worden betrokken? Ten slotte is de fractie een groot voorstander van het verbeteren van de fietsstructuur. Daarbij hoort echter ook het verbeteren van de stallingsmogelijkheden in Maastricht-West. De Seniorenpartij vraagt uitleg. Dit moet ook kunnen van die 17 miljoen euro.

**Partij Veilig Maastricht** (Smeets) vraagt of de tolheffing in België invloed heeft op het vrachtverkeer/sluipverkeer op de Tongerseweg. De slechte staat van het wegdek van de Tongerseweg veroorzaakt ook steeds meer schade aan de huizen. De fractie vraagt hiervoor aandacht. In reactie op het voorstel voor een P+R op de Dokter Bakstraat merkt de fractie op dat men op deze locatie juist minder verkeer wil vanwege de nabijgelegen woonwijk. Wie betaalt de kosten van de camera's in het autoluw gebied en wie gaat deze bekeuringen innen?

De **VVD** (Limpens) vindt het rapport helder. De fractie heeft geen aanvullende vragen.

Het **CDA** (Geelen) begrijpt dat Royal HaskoningDHV rekenmodellen heeft gebruikt vooruitlopend op de veranderende maatregelen die horen bij het in gebruik nemen van de A2-tunnel en de nieuwe Noorderbrug. Bij de A2 ziet men echter ook dat sommige maatregelen niet altijd het gewenste effect sorteren. Het CDA vraagt om een reactie.

Verder vraagt het CDA aan de voorzitter meer uitleg in de vorm van een presentatie voorafgaande aan de volgende peilronde. Dit onderwerp is immers een behoorlijke kluit. Hoe ver is het college met de afstemming met de Belgen? Wat is wel en niet mogelijk bij de Tongerseweg? Verder ziet het CDA juist dat overal in Nederland steden dichtslibben door het toenemende verkeer. Daarom begrijpt de fractie niet dat de stad Maastricht niet zou dichtslibben. Het CDA vraagt uitleg.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) deelt mee dat de projectgroep Tongerseweg Veilig aangeeft dat het wegdek van de Tongerseweg heel slecht is en dat daardoor schade aan de huizen ontstaat. Wanneer wordt dit wegdek aangepakt? Is de wethouder bereid om deze weg in de onderhoudscyclus naar voren te halen? Bewoners geven aan dat het wegdek maar twee centimeter is opgehoogd en zij vinden dat een betere maatregel noodzakelijk is.

Verder ziet de fractie vaak fietsongelukken op de Brusselsestraat. Is het mogelijk om meer stopverboden op de fietsroute van de Kommel in te stellen? Veiligheid is immers een belangrijk onderdeel van fietsroutes.

Ten aanzien van het Noorderbrugtracé en de Fort Willemweg vraagt de LPM of Royal HaskoningDHV de afwikkeling van het autoverkeer door deze woonwijk een goede oplossing vindt. Wordt het fileprobleem en de (niet) bereikbaarheid niet nog groter? Verder maken veel fietsers en skateboarders vanwege de helling gebruik van de Papenstraat. Is hiernaar onderzoek gedaan? Zo ja, welke maatregelen worden daar voorgesteld?

De **PvdA** (Van Ham) dankt Royal HaskoningDHV voor het rapport. De PvdA heeft moeite met de prijskaartjes. Marges kunnen immers gigantisch uit de hand lopen. Wat zijn de verwachte bedragen? De PvdA wil graag weten wat de kosten zijn. 1,5 miljoen euro staat bijvoorbeeld voor een reconstructie van de Tongerseweg genoemd, terwijl bij een snelheidsremmer geen bedrag wordt vermeld. Wat is dit voor een snelheidsremmer? Wat zijn de kosten en wat zijn de baten? Ontvangt de gemeente Maastricht de opbrengsten van de boetes van een flitspaal?

De PvdA hoort ook de grote zorgen van de Tongerseweg Veilig groep. Het wegdek is heel erg slecht, vooral na deze paar dagen vorst. De PvdA begrijpt dat de onderlaag bij een wegconstructie zou moeten worden meegenomen. Dit staat echter niet in de planning. De fractie vraagt om dit op te nemen. Verder deelt de PvdA de opvatting van de Seniorenpartij over de extra fietsenstallingen. Past dit in deze 17 miljoen euro? Wat is het draagvlak voor het weren van het vrachtverkeer? De PvdA vindt het effect echter belangrijker dan het draagvlak. Wordt het toekomstige vrachtverkeer ook meegenomen? Dit verkeer moet immers bij voorbaat worden voorkomen.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) vraagt aan de PvdA of het niet belangrijker is om de veiligheid op de Tongerseweg te verhogen. Een verkeerscamera kan bijvoorbeeld meer effect hebben dan een drempel.

De **PvdA** (Van Ham) wil graag elke revenu besteden aan het verhogen van de veiligheid.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt in welke kas het geld van flitsboetes terecht komt.

**GroenLinks** (Van der Gugten) vindt dat men zich moet realiseren dat de infrastructurele problemen van Maastricht verweven zijn met de infrastructurele problemen van de rest van de regio (België). Daarom is het belangrijk om met elkaar hierover in gesprek te gaan. Dan komt men met beter gefundeerde resultaten, hoewel het langer kan duren. GroenLinks vraagt een reactie van het college.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Sondeijker) vraagt of schriftelijke vragen tot 31 januari 2017 kunnen worden gesteld.

**De voorzitter** antwoordt bevestigend.

**D66** (Barendse) vraagt uitleg over het fietsgebruik in de interparochiale wijken in relatie tot de andere wijken. Is de verbetering daarvan wel in overeenstemming met andere vastgestelde beleidskaders, zoals het zoveel mogelijk loskoppelen van de fietsinfrastructuur van het hoofdverkeer van auto's en het maken van meer kleine doorsteekjes tussen de verschillende wijken? Verder is de staat van de Tongerseweg na een paar dagen vorst heel erg slecht. Kan wel met een nieuwe toplaag worden volstaan en moet niet ook het fundament van die weg worden aangepakt? Ten slotte vraagt D66 wanneer het college komt met een evaluatie van de selectieve afsluiting in Randwyck.

**Wethouder Aarts** deelt mee dat het college nog geen opvattingen heeft over de Tongerseweg. De wethouder deelt mee dat stadsbeheer de onderhoudsprogramma's van wegen in een jaarschijf heeft ingedeeld. De Tongerseweg staat de eerstkomende jaren niet op de onderhoudslijst. Indien de gemeenteraad vindt dat met de Tongerseweg iets moet gebeuren, moeten keuzes worden gemaakt, ofwel ten koste van andere wegen die dan later aangepakt moet worden ofwel in de vorm van extra geld. Deskundigen zijn verder van mening dat hoe meer stenen in de fundering van de weg liggen, des te beter dit is. Het probleem van de Tongerseweg zit juist in de ZOAB-toplaag (fluisterasfalt) dat helaas eerder slijt. Verder is men ook bezig met trillingonderzoeken. Het vermoeden bestaat dat de schade aan de huizen met het vrachtverkeer te maken heeft.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt waarom de Tongerseweg wel concreet in het rapport staat genoemd indien deze weg voorlopig niet aan de beurt is. Komt de 1,5 miljoen euro bij hetgeen ooit voor de Tongerseweg is gereserveerd? Behaalt men winst indien men de Tongerseweg in de planning naar voren haalt?

**Wethouder Aarts** antwoordt dat dit rapport juist de aanleiding is voor deze discussie. Indien het geld komt uit de onderhoudsprogramma's is geen extra geld nodig. Dan schuiven immers andere wegen naar achteren. Indien dit echter niet gewenst is, moet er extra geld komen. De 1,5 miljoen euro is voor het vernieuwen van de toplaag ter vermindering van de trillinghinder in samenhang met een paar verkeersremmende maatregelen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt in een memorie van toelichting een overzicht van de effecten van uitstel op andere wegen samen met een berekening.

**Wethouder Aarts** zal deze vraag meenemen en dit inzichtelijk maken. De gemeenteraad kan echter ook ervoor kiezen om extra geld beschikbaar te stellen.

**Partij Veilig Maastricht** (Smeets) vraagt of op korte termijn een expert advies over deze weg kan geven.

**Wethouder Aarts** antwoordt dat stadsbeheer alle wegen in Maastricht inspecteert. Stadsbeheer kijkt dus ook jaarlijks naar de Tongerseweg. Bovendien leidt met name het vrachtverkeer tot trillingen. Dit wordt momenteel onderzocht. Bekeken wordt ook hoe men dit kan repareren.

Het **CDA** (Geelen) vraagt ook om een overzicht voor de volgende vergadering. De situatie op de Tongerseweg is echt dramatisch. Het CDA merkt op dat de gemeente het afgelopen jaar 7,6 miljoen euro aan onderhoudsachterstand is ingelopen. Het CDA wil graag meer duidelijkheid.

**Wethouder Aarts** wil graag een integrale afweging maken zodat men goede keuzes kan maken. De wethouder zal deze vraag bij stadsbeheer neerleggen.

Verder deelt de wethouder mee dat de verkeersremmende maatregel (niet rechtdoor kunnen rijden) zo uitgevoerd kan worden voor 70.000 euro. Verder worden flitspalen altijd in overleg met de politie geplaatst. De gemeente moet de plaatsingskosten echter betalen en de inkomsten daarvan gaan naar het Rijk. De Tongerseweg zit nu al in de top 100 van Limburg qua boete-inkomsten. Verder is voor een nachtelijk vrachtwagenverbod natuurlijk ook een breed draagvlak nodig en dat is breder dan alleen de bewoners langs deze weg. Met name België moet hierbij ook worden meegenomen. Het probleem moet bovendien ook niet naar de Via Regia worden verplaatst. De wethouder wil ook bij de herinrichting van Belvédère en de Noorderbrug de kansen bekijken. Dit moet goed worden uitgewerkt.

De vraag over de Oeslingerbaan wordt ook op de agenda van de A2 gezet. De hoop is dat de files worden opgelost bij de verdere aansluiting van de A2-tunnel. Verder is het bestemmingsonderzoek van het vrachtverkeer naar de Tongerseweg vanwege de werkzaamheden in Riemst uitgesteld. Zonder deze werkzaamheden zal er immers meer vrachtverkeer op de Tongerseweg zijn. Er worden wel regelmatig metingen gedaan.

In antwoord op de vragen over de P+R geeft de wethouder aan dat gedacht wordt aan het gebruiken van de parkeerplaatsen bij het belastingkantoor (in het weekend) en de groenvoorzieningen in de buurt. Dit moet verder worden onderzocht. De mogelijkheden zijn echter beperkt.

Het **CDA** (Geelen) adviseert om een tijdelijke P+R bij de toekomstige Praxis in Belvédère aan te leggen om het probleem aan die kant van de stad op te lossen.

**Wethouder Aarts** antwoordt dat dit dan eerder een P+W zal zijn. De wethouder wil deze kansen graag bespreken. Verder zijn veel terechte vragen over de fietsprojecten gesteld die in het nieuwe fietsverkeersplan vertaald moeten worden. Ook wil de wethouder soms parkeerplaatsen voor fietsstallingen opofferen. Ook in Maastricht-West moeten meer stallingsplaatsen voor fietsen komen. Deze discussie moet echter in het kader van het nieuwe fietsverkeersplan worden gevoerd. In antwoord op de Liberale Partij Maastricht geeft de wethouder vervolgens aan dat deze vragen al schriftelijk beantwoord zijn.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) deelt mee dat de situatie onveilig blijft. De fractie vraagt om verstandige maatregelen te nemen.

**Wethouder Aarts** antwoordt dat nieuwe ideeën altijd welkom zijn. Vaak is het echter ook een kwestie van handhaving. In het bedrag van 17 miljoen euro van Royal HaskoningDHV zitten alle maatregelen die kansrijk zijn. Daarin zit echter geen fietsenstalling.

De heer **Bosch** heeft onlangs het nieuwe verkeersmodel voor de periode 2020-2030 opgeleverd. Hierin zit ook vanzelfsprekend de A2-tunnel. Dit is gebaseerd op het nieuwste model dat Rijkswaterstaat onlangs heeft gepresenteerd. Daaruit blijkt dat de groei zal afvlakken. Dat betekent echter niet dat er geen groei meer zal zijn. De toename is echter minder groot dan in het verleden. Het is belangrijk dat de verkeersintensiteit onder een bepaalde waarde blijft waardoor het verkeer op wegen kan blijven doorstromen. Dat kan immers op grote afstand nog effecten hebben.

Het **CDA** (Geelen) vraagt of Maastricht participeert aan het big data-project van 19 miljoen euro van het ministerie met bijvoorbeeld apps voor smartphones en andere navigatiesystemen. Het Beter Benutten-programma en Maastricht Bereikbaar stoppen immers binnenkort. Misschien kan de gemeente Maastricht uit het big data-project geld krijgen voor de bereikbaarheid van Maastricht?

De heer **Bosch** antwoordt dat big data een containerbegrip is. De provincie Limburg is hiermee wel bezig.

**Wethouder Aarts** voegt toe dat dit een onderdeel is van het Beter Benutten-programma. De wethouder dankt het CDA voor de suggestie.

In antwoord op de Liberale Partij Maastricht geeft de heer **Bosch** vervolgens aan de uitgangspunten van het Noorderbrugtracé te kennen, maar niet inhoudelijk. Spreker kan de effecten dus niet beoordelen. De horizontale snelheidsremmer bij de grensovergang van de Tongerseweg zal circa 50.000 - 75.000 euro kosten.

*Tweede termijn*

**De voorzitter** vraagt of er nog aanvullende vragen zijn.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) herhaalt de vraag over het fietsverkeer op de Papenstraat. Dit onderzoek is toegezegd in de stadsronde van 28 juni 2016.

De heer **Bosch** antwoordt dat in de rapportage hierover een algemene opmerking is gemaakt. Dit gaat over het toestaan van tweerichtings fietsverkeer in combinatie met eenrichting autoverkeer. Er is echter geen aanvullend onderzoek gedaan.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) vindt de veiligheid van de fietsers aldaar te belangrijk om dit niet alsnog goed te bekijken. De situatie is heel erg onoverzichtelijk.

**Wethouder Aarts** zal dit laten bekijken, maar dit staat los van dit onderwerp.

**D66** (Barendse) vraagt nogmaals naar de evaluatie van de selectieve afsluiting in Randwyck.

**Wethouder Aarts** verwacht dat dit eind van het jaar zal gebeuren.

De **SP** (Bonder) herhaalt de vraag over de N78 en de extra maatregel voor verkeersremmers op de Tongerseweg.

**Wethouder Aarts** antwoordt dat de extra maatregel voor verkeersremmers (bijvoorbeeld een wegversmalling) in de 1,5 miljoen euro zit. Verder zijn de Belgen niet bereid om het verkeer beperkt

verder om te leiden. De Belgen hebben de N78 – zeker vanaf Veldwezelt naar Maaseik – de afgelopen 10 jaren ook constant afgewaardeerd. Dat staat haaks op hetgeen Maastricht nu zou vragen. De heer **Bosch** voegt toe dat verkeer maar zeer beperkt bereid is om vrijwillig om te rijden afhankelijk van de omrijtijden. Indien men dit juridisch afdwingt, ontstaan echter nieuwe kansen.

De **VVD** (Limpens) vraagt of nog een peilronde komt.

**De voorzitter** antwoordt bevestigend.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt of eerdere toezeggingen ten aanzien van de Tongerseweg die niet zijn uitgevoerd ook in de lijst worden opgenomen.

**Wethouder Aarts** kent alleen de snelheidsremmende maatregel bij de grens. De wethouder zegt nogmaals toe de jaarprogramma's van het onderhoud van de wegen bij stadsbeheer na te zullen vragen.

**De voorzitter** vat samen dat de wethouder nog een aantal zaken zal uitzoeken: het verzoek van de LPM om een overzicht en de vraag over de big data en de subsidies. De voorzitter vraagt aan de gemeenteraad om voor 31 januari 2017 eventueel nog extra technische vragen te stellen. Verder vraagt de voorzitter of nog een extra presentatie noodzakelijk is. De voorzitter ziet de meeste fracties echter 'nee' schudden.

De **PvdA** (Van Ham) vraagt om een meer leesbare tussenvariant.

**Wethouder Aarts** laat de beslissing graag aan de voorzitter over.

Het **CDA** (Geelen) wil graag meer uitleg, maar de meerderheid beslist.

**De voorzitter** deelt mee dat de vertegenwoordigers van Royal HaskoningDHV ook bereid zijn om een nadere uitleg te geven aan het CDA.

**Wethouder Aarts** ziet de vertegenwoordigers van Royal HaskoningDHV inderdaad knikken.

**De voorzitter** deelt mee dat op 31 januari 2017 de peiling samen met de inhoudelijke discussie wordt gehouden.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 19.59 uur.

Maastricht, 17 januari 2017

Cobben  
Secretaris

Erckens  
Voorzitter