

Verslag vergadering raadsronde raadzaal d.d. 24 september 2019

Verslag: de heer R. Bish

Raadsvoorstel verkeersmaatregelen Maastricht-West

Aanwezig

Voorzitter:	dhr. Severijns
College:	de heer G. Krabbendam (wethouder)
Griffie:	mevrouw Goossens
Fractiewoordvoerders	de dames Bakkes (PvdA), Nuyts (LPM), Van Loo (CDA), Schut (SP), Maassen (Groep Maassen) en de heren Van der Gugten (GroenLinks), Barendse (D66), Willems (SPM), Noteborn (VVD), Gunther (Groep Gunther), Bronckers (50PLUS), Smeets (PVM), Van Thor (SAB), Lurvink (Groep Alexander Lurvink) en Geurts (PVV)
Ambtenaren:	Enkele ambtenaren, waaronder de heer Lebouille
Overige aanwezigen:	ca. 26 inwoners en belanghebbenden, waaronder vertegenwoordigers van Tongerseweg Veilig Actiegroep Luchtalarm Heugemerveld, Milieudefensie Maastricht en 043veilig.

De **voorzitter** opent de vergadering en meldt de aanwezigen dat in de groene kamer gelijktijdig een informatieronde over de onderwijsvisie plaatsvindt en in de gele kamer de raadsronde startbesluit burgerbergroting. In deze vergadering ligt het raadsvoorstel verkeersmaatregelen Maastricht-West ter tafel. Op 10 september jl. vond de stadsronde plaats. Het traject is ingezet naar aanleiding van de motie 'Uitwerking infrastructuur' in 2015. Sindsdien is de gemeenteraad in diverse informatie-, stads- en raadsrondes over dit thema bijeengewees. In het laatste debat op 12 december 2017 is besluitvorming uitgesteld en is toegezegd in overleg te treden met de Vlaamse buurgemeenten en een verkeersmonitor te verrichten, zodra de werkzaamheden aan het Noorderbrugtracé en in Smeermaas afgerond zijn.

De afgelopen maanden is de Verkeersmonitor Maastricht 2018 afgerond en gedeeld met de gemeenteraad op 1 juli 2019. Er is overleg geweest met vertegenwoordiging van de bewoners Tongerseweg, en bestuurlijk en ambtelijk overleg met de Vlaamse overheden. Daarnaast is de gemeenteraad geïnformeerd over gerelateerde thema's zoals de Rondweg Smeermaas en de Vrachtwagenheffing van de rijksoverheid. Door het college is een nieuwe afweging gemaakt tussen mogelijke maatregelen, wat heeft geleid tot het voorliggende raadsvoorstel.

De gemeenteraad wordt verzocht een besluit te nemen over het voorstel om een ontwerpproces op te starten ten behoeve van een reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens). Na afronding van het Noorderbrugtracé en de Koning Willem Alexandertunnel zal de reconstructie van de Tongerseweg een belangrijke eerstvolgende stap zijn in de gevraagde aanpak van de weginfrastructuur in Maastricht-West. Met een reconstructie van de Tongerseweg wordt beoogd de overlast van het vrachtverkeer voor de omwonenden te verminderen. Bij het ontwerpproces zullen bewoners van de Tongerseweg en andere belanghebbenden intensief betrokken worden. Het doel van deze bijeenkomst is voorbereiding van de besluitvorming. Raadsleden kunnen vragen stellen over het raadsvoorstel en de bijbehorende overwegingen.

GroenLinks (Van der Gugten) memoreert de tumultueuze besprekingen in 2017 toen bleek dat Maastricht twee dingen moest doen: een structurele oplossing voor de regio ten westen van de Maas en een overleg daarover met de Belgen, omdat er een samenhang is tussen de verkeersproblemen die Maastricht niet alleen kan oplossen. Het achterstallige onderhoud en een eenvoudige reconstructie van de Tongerseweg had toen prioriteit. De politieke conclusie destijds was om te wachten op de aanlanding van de Noorderbrug totdat de verkeersstromen zich opnieuw geseteld zouden hebben om dit onderwerp opnieuw ter tafel te brengen. Ondanks de instemming over het voornemen van een stopprincipe bij de reconstructie van de Tongerseweg in het nieuwe raadsvoorstel, vindt GroenLinks dat het als prioriteit strakker in het voorstel geformuleerd zou moeten worden, met name als het gaat om het transitverkeer van vrachtwagens. GroenLinks overweegt

derhalve in de raadsbehandeling met een amendement te komen om in de besluitvorming explicieter vast te leggen dat het stopprincipe in het werkproces en in coproductie met de omwonenden uitgangspunt moet zijn en dat vrachtverkeer een evident lagere plek krijgt in de rangorde van weggebruik. GroenLinks noemt het voorstel van de wethouder interessant omdat het een poging is om de problematiek van het transitvrachtverkeer aan te pakken.

D66 (Barendse) vindt het belangrijk dat in het ingewikkelde dossier Tongerseweg iets gedaan wordt aan de overlast voor de omwonenden. Naast de vragen over het aantal en de herkomst van het vrachtverkeer meldt D66 dat het doorgaand vrachtverkeer een dalende tendens vertoont. Ook verwacht de fractiewoordvoerder dat de kilometerheffing een positieve bijdrage zal gaan leveren. D66 verwijst verder naar de in de vorige week in de RIB genoemde rondwegoptie, waarvan het oplossend vermogen beperkt is en waar hoge kosten mee gemoeid zijn. Mogelijke oplossingen mogen niet worden afgewenteld op andere plaatsen. Structureel overleg met de Belgische buurgemeenten blijft belangrijk. D66 vraagt hoe het daarmee staat en welke kansen dat voor de toekomst biedt. D66 staat positief tegenover een mogelijk amendement van GroenLinks om in het werkproces de verkeerstromen bij de reconstructie op de Tongerseweg strakker te verwoorden.

De **PvdA** (Bakkes) is niet gelukkig met het voorstel. Een vrachtwagenverbod alleen op de Tongerseweg is niet genoeg. Dat zou voor heel Maastricht-West moeten gelden. De PvdA is van mening dat de noodzakelijke reconstructie slechts een deel van alle problemen zal oplossen. De fractie brengt verder naar voren dat er op dit moment een verzet is aangetekend tegen het niet nemen van een besluit door het college over een vrachtwagenverbod aan de Tongerseweg. Zolang dit nog onder de rechter is, wil de PvdA over het voorstel geen uitspraak doen.

De PvdA ziet graag beslispunt 2 verwijderd, alsook de beslispunten 1 en 4 die gaan over de reconstructie van de Tongerseweg. De PvdA heeft begrepen dat bij de geplande reconstructie nog niet is gekeken naar het complete eigendom van de gemeente. Om meer ruimte te creëren in de reconstructieplannen vraagt de PvdA deze eigendomsverhoudingen nog eens te onderzoeken. De PvdA vindt wel dat de wethouder dit dan ook moet communiceren naar de omwonenden. Inzake de verkeersmonitor noemt de PvdA dat weliswaar een mooi instrument, maar vindt zij tegelijkertijd dat het niet per se in het voorstel moet worden meegenomen. De PvdA stelt dat het college de monitor in een apart en verbeterd voorstel aanbiedt en voorstelt het te gebruiken voor meer dan alleen maar het vrachtverkeer. Wat betreft de recentelijke RIB hierover is de PvdA van mening dat deze informatie in het voorstel opgenomen had kunnen worden.

De **SPM** (Willems) is blij met de verduidelijking in de RIB, maar vindt evenals de PvdA dat zij ook in het raadsvoorstel had kunnen staan. Met het stopprincipe bij de reconstructie denkt de SPM een maximaal resultaat te kunnen behalen voor de Tongerseweg. De SPM is tevens benieuwd wat de toekomstige kilometerheffing voor ontwikkeling met zich meebrengt.

De **VVD** (Noteboom) steunt het voorstel omdat de partij altijd al voor een reconstructie Tongerseweg geweest is. De VVD noemt het verstandig om de verkeersmonitor te blijven gebruiken.

Groep Gunther (Gunther) vindt dat de Tongerseweg niet geëigend is voor zwaar vrachtverkeer en dat er snel een stopverbod moet komen. Het laat de Groep Gunther verder koud dat de Belgen daar een andere mening over hebben. Volgens de fractie wordt de reconstructie nog een hele puzzel, vooral op de hoek van de Pletzerstraat. Wat betreft de lopende rechtszaak en de verkeersmonitor is de Groep Gunther het eens met de PvdA. De fractie draagt verder een route aan die helemaal om Maastricht gaat: via Veldwezelt, de Slingerberg en de Noorderbrug.

50PLUS (Bronckers) vindt dat de overlast door vrachtwagens op de Tongerseweg opgelost moet worden. 50PLUS heeft moeite met de formulering in beslispunt 2 om ermee in te stemmen dat er voorlopig geen sprake is van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of een van de andere grensovergangen met Vlaanderen. Nu al uitspreken dat er voorlopig geen sprake is van een vrachtwagenverbod is een verkeerd signaal.

Verwijzend naar punt 16 in de RIB van 18 september stelt 50PLUS de vraag wat de wethouder bedoelt met de zin: "Een verbod uitsluitend ter hoogte van de grens is even effectief als het gaat om doorgaand verkeer te handhaven en veroorzaakt minder administratieve lasten." Tevens memoreert 50PLUS het coalitieakkoord waarin gesteld wordt dat het vrachtwagenverkeer van en naar België, dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, niet door de stad mag rijden. 50PLUS neemt aan dat dit voor de coalitie nog steeds geldt. Met betrekking tot de lopende rechtszaak schaarst 50PLUS zich achter de PvdA en Groep Gunther. Over de rondweg zegt 50PLUS dat er aan de andere kant van de grens al een is: de Belgische N78 van Riemst naar Veldwezelt, Lanaken en Neerharen die aansluit op de E314. Dus waarom gaan al die vrachtwagens via de Tongerseweg? Ook het verkeer van Smeermaas heeft een goede doorstroming via de rotonde aan de Brusselseweg en de Belvédèrelaan richting Noorderbrug. 50PLUS is tegen het continueren van de verkeersmonitor, die eerst verbetering behoeft. De fractiewoordvoerder pleit in dezen voor een separaat raadsbesluit.

De **LPM** (Nuyts) sluit zich aan bij de meeste opmerkingen van de partijen en vraagt de wethouder hoe de gang naar de rechter een plaats krijgt in het te nemen besluit. De LPM vindt bovendien dat het de hoogste tijd is om het vrachtverkeer op de Tongerseweg met een realistisch plan aan te pakken en stelt dat het geen zin heeft om alleen maar op deze weg een vrachtwagenverbod in te stellen. Hoe gaat de wethouder dat voor de rest van de stad regelen?

Het **CDA** (Van Loo) vraagt de wethouder op welke wijze omwonenden en belanghebbenden betrokken zullen worden bij de reconstructie van de Tongerseweg. Ook vraagt de fractie wat het concreet betekent voor de woningen hoek Pletzerstraat Tongerseweg. De bewoners zijn bezorgd dat een optische versmalling hier leidt tot meer filevorming.

In beslispunt 2 van het raadsvoorstel staat dat op de Tongerseweg voorlopig geen sprake is van een vrachtwagenverbod. Mocht de beoogde reconstructie niet het gewenste resultaat opleveren, is er dan wel ruimte voor zo'n verbod?

In de open brief aan het college van 25 oktober 2017 gaf het CDA al aan mee te willen denken over een structurele oplossing door middel van het aanleggen van een rondweg. Het CDA vindt het voorstel van het college een halve oplossing en roept het college op te zoeken naar een structurele oplossing. Hieronder verstaat de fractie dat vrachtverkeer met meer laadvermogen dan 3,5 ton niet meer over beide invalswegen Tongerseweg en de Via Regia door de stad en zijn woonwijken mag rijden.

Het CDA meldt vanuit bewonersgroepen en organisaties ook de kritiek op de verkeersmonitor. Vrachtwagencijfers, berekeningen over geluidshinder en luchtvervuiling zouden niet kloppen. Ook uitgebreide informatie over het vrachtverkeer richting stad ontbreekt. Het CDA vraagt hoe de verkeersmonitor geactualiseerd kan worden zodat er een duidelijk overzicht beschikbaar komt dat jaarlijks wordt verstrekt. Wellicht biedt een onafhankelijk second opinion hier uitkomst.

Inzake de kosten voor de reconstructie heeft het CDA in december 2017 al vragen gesteld bij het beschikbare budget van 3,5 miljoen dat is gebaseerd op prijspeil 2017. Dat betekent dat zodra het definitieve ontwerp klaar is, de kostenraming zal worden aangepast op het actuele prijspeil. Het CDA is bezorgd dat dit bedrag slechts een gedeelte zal zijn van de werkelijke kosten. Over de reconstructie vraagt het CDA zich af of dat al met de Belgen is besproken.

Het CDA was verder verbaasd over de berichtgeving op social media dat Maastricht in overleg met de Belgische buurgemeente heeft aangegeven dat er een streep is gezet door de aanleg van een westelijke rondweg. Het CDA vraagt waarom de media wel zijn geïnformeerd en desbetreffende stukken niet bij het raadsvoorstel zijn gevoegd. Als laatste vraagt de CDA de wethouder of hij vanaf Maastricht richting België een eenzijdig verbod voor zwaar vrachtverkeer wil onderzoeken.

De **PVM** (Smeets) schaarst zich achter de door andere partijen genoemde punten en opmerkingen. De onenigheid over de monitor is voor de PVM ook een kwestie en de fractie wil daar graag een reactie op van de wethouder.

Volgens de **SAB** (Van Thor) staat Maastricht de komende jaren voor de grote opgave om de toegenomen verkeersdruk te reguleren. Daarbij kun je de Tongerseweg niet los zien van de andere invalswegen van Maastricht, waar ook sprake is van een grote verkeersdruk. De SAB is blij dat overleg wordt gevoerd met de Vlaamse buurgemeente over de mogelijke rondweg die zowel de

invalswegen van Maastricht als de kernen Veldwezelt, Lanaken en Smeermaas zou moeten ontlasten. Het liefst met aansluiting op de Belvédèrelaan, zodat het verkeer meteen via de Noorderbrug de stad weer kan verlaten. De SAB vraagt de wethouder naar de status van het overleg met de Belgen en de kansen voor een rondweg. Is de wethouder dan ook bereid hierin financieel bij te dragen?

De SAB is voor reconstructie, maar geeft aan niet in te stemmen met beslispunt 1, het stopprincipe, omdat er voorbeelden zijn (Tongerseplein en Emmapplein) waar dit principe is toegepast en met een sterke toename van de verkeersonveiligheid verkeerd heeft uitgepakt; de toestroom van het verkeer blijft hetzelfde en omdat het verkeer veel langer stilstaat gaat dit ten koste van de luchtkwaliteit. De SAB verbaast zich erover dat de wethouder, die groen en milieu toch hoog in het vaandel heeft, deze maatregel intact houdt.

De SAB is het eens met punt 2 in het raadsvoorstel om voorlopig geen vrachtwagenverbod in te stellen. Deze maatregel zou het probleem verleggen en een toenemende verkeersdruk opleveren op de Via Regia en de Kennedysingel. Met punt 3 en 4 in het raadsvoorstel is de SAB het eens.

De **SP** (Schut) vindt reconstructie noodzakelijk en is blij dat er een gedeeltelijke oplossing komt voor de bewoners van de Tongerseweg. Ook de SP vraagt zich af hoe de reconstructie in deze smalle straat op een veilige manier met het stopprincipe wordt gerealiseerd. De SP heeft na lezing van het raadsvoorstel hier nog geen helder beeld over. Een vrachtwagenverbod uitsluitend invoeren voor de Tongerseweg acht de SP niet wenselijk. Vanuit een integrale aanpak zou de fractie graag in overleg gaan met de wethouder over een vrachtwagenverbod voor heel Maastricht-West. Het is ook van belang goed te monitoren wat de effecten zijn in de rest van Maastricht-West en wat er dan gebeurt op alle andere wegen met het vrachtverkeer. Dit is ook de reden dat de SP vraagt om halverwege de realisatie van de reconstructie om een tussentijdse rapportage met betrekking tot de tot dan toe bereikte effecten, zodat snel geschakeld kan worden naar andere maatregelen als wegen in de buurt van de Tongerseweg volstromen met vrachtwagenverkeer. Wat betreft de verkeersmonitor sluit de SP sluit zich aan bij de vorige sprekers.

Bij de inspreekronde is door een aantal bewonersgroepen gezegd niet meer mee te willen denken over de reconstructie. De SP betreurt dat en verzoekt de wethouder deze bewoners opnieuw aan tafel te krijgen. De SP doet deze oproep ook aan de mensen die op de tribune aanwezig zijn.

De **PVV** (Geurts) wacht de antwoorden van de wethouder af en sluit zich aan bij de vragen van de PvdA en Groep Gunther.

De **Groep Maassen** (Maassen) kan zich de teleurstelling van de omwonenden van de Tongerseweg goed voorstellen, omdat er geen verbod op vrachtverkeer komt en de overlast blijft. De fractie vindt dat het hoog tijd is dit probleem op te lossen omdat het al jaren speelt. Luchtkwaliteit en gezond milieu staan in deze tijd hoog op de agenda, waarbij Maassen verwijst naar het onlangs genomen besluit over een milieuzone in Maastricht. Groep Maassen vindt dat er een ambitieuze en passende oplossing gevonden moet worden moeten om de bewoners tegemoet te komen. Maastricht moet zoeken naar een integrale en toekomstbestendige oplossing en daarom wil de fractie graag weten waarom een rondweg niet mogelijk is.

De **wethouder** constateert dat in dit langlopende dossier de emoties in de loop der jaren hoog zijn opgelopen. Hij heeft begrip voor de omwonenden die van het vrachtverkeer af willen. Terugkijkend heeft dat in 2017 ook geleid tot het van tafel halen van het voorstel om tot een reconstructie over te gaan. Zijn voorstel is daarom ook een weerspiegeling geworden van de complexiteit van de situatie en de eerdere discussies die daarover in de gemeenteraad zijn gevoerd.

Het college kreeg destijds de opdracht om voor Maastricht-West een vrachtverkeersverbod te onderzoeken, integraal naar het probleem te kijken en in gesprek te gaan met de Belgen. In het laatste gesprek en in het overleg met de omwonenden om samen naar oplossingen te zoeken heeft hij met zijn ambtenaren veel energie en tijd gestoken. Besluitpunten inzake de reconstructie, zoals het niet hanteren van een vrachtwagenverbod en de verkeersmonitor, komen voort uit de discussies die hierover in het verleden zijn gevoerd. En ze zijn juist in het voorstel vervat om er vooraf zeker van te zijn dat als het ontwerpproces begint er hiervoor ook voldoende draagvlak is. Het is ook een handreiking naar de omwonenden die gevraagd hebben om informatie in de vorm van tellingen

middels de verkeersmonitor. Zorgvuldigheid in het proces van besluitvorming staat voorop en daarom wordt de raad via het voorstel ook gevraagd naar een opvatting over deze punten.

De **PVM** (Smeets) interrumpeert met de vraag hoe de wethouder staat tegenover een beslissing voordat de rechter een uitspraak heeft gedaan.

De **wethouder** legt uit dat hetgeen voor de rechter ligt in feite een 'verzet' is, zoals dat in juridische termen genoemd wordt, 'tegen een zonder zitting genomen besluit van de rechter omtrent een verzoek om een besluit te nemen'. Tongerseweg Veilig wil graag dat het college een verkeersbesluit neemt om geen vrachtwagenverbod in te stellen. Tongerseweg Veilig heeft het college daarom gevraagd omdat zij daartegen een procedure bij de rechter wil opstarten. Het college heeft gegronde redenen om zo'n besluit op dit moment niet te nemen. Dat heeft ermee te maken dat het college later in het proces, met de argumenten voor een besluit om het niet te doen, zich later niet in de vingers wil snijden. Dat is ook aan Tongerseweg Veilig uitgelegd. Ze hebben een bezwaar ingediend tegen het niet nemen van een besluit, daar heeft het college wederom geen besluit over genomen, want er is geen besluit om een bezwaar tegen in te dienen. Daarop heeft Tongerseweg Veilig een procedure aangespannen bij de rechtbank om in beroep te gaan tegen het niet nemen van een besluit. Dus niet 'mag er wel of geen vrachtwagenverbod komen?', maar 'moet het college nu een besluit nemen of niet?'. Volgens de wethouder zegt het wel wat als de rechtbank zonder enige zitting of zonder partijen verder gehoord te hebben meteen heeft besloten de verzoekende partij niet ontvankelijk te verklaren, want er kan geen verzoek ingediend worden om een besluit hierover in te dienen en daartegen in bezwaar te gaan. De wethouder herhaalt dat er dus helemaal geen procedure is over de vraag of er een vrachtwagenverbod moet komen op de Tongerseweg, want zover is het nog niet.

In het collegevoorstel is niet gekozen voor een vrachtwagenverbod omdat al het vrachtverkeer dat aangewezen is op de Tongerseweg dan (dat blijkt uit alle verkeersmodellen) een andere route gebruikt; niet via Veldwezelt, Smeermaas naar de Belvédèrelaan, maar langs de Via Regia en Gentelaan. Bij de reconstructie van die route is een bandbreedte gebruikt in hoeveel verkeer via die route mogelijk is. De praktijk toont dat langs die route het verkeer aan het maximumscenario zit. Dat betekent dat als je daar, door het vrachtwagenverbod op de Tongerseweg, meer verkeer toelaat, het op die route echt fout gaat. Dan moet je ook daar een vrachtwagenverbod afkondigen. En dan krijg je een waterbedeffect omdat je het probleem verplaatst. Bovendien wordt dan ook de mate waarin een evofenedex en een TLN een bezwaar zouden kunnen gaan maken en met succes een procedure kunnen opstarten groter. Ook de Belgen hebben laten blijken dat ze daar niks in zien en dat eerst een reconstructie aan de orde is.

GroenLinks (Van der Gugten) merkt op dat de wethouder feitelijk toelicht dat je dan het vrachtverkeer wegdrukt naar een route die er helemaal niet is. GroenLinks vraagt zich af welke route dat is.

De **wethouder** repliceert dat het verkeer dan over de rotonde van Veldwezelt naar het noorden via Lanaken en Smeermaas zou moeten rijden. Het verkeer wordt dan linea recta door de Belgische kernen gestuurd. De wethouder vervolgt dat hij in positieve dialoog is met de Belgen. Hij rapporteert dat hij afgelopen dinsdag nog aan tafel zat met de schepen van Riemst en Lanaken, het Agentschap Wegen en Verkeer en de Politie Bilzen-Hoeselt-Riemst. Dit overleg zal in het vervolg om de drie maanden plaatsvinden. De Vlamingen zullen ook Maastricht bij de reconstructies betrekken die gaan plaatsvinden op de Belgisch N-wegen, Riemst, Veldwezelt en Vroenhoven.

De **SP** (Schut) vraagt wat Maastricht daarvan zal merken.

De **wethouder** verwijst naar de verschillen in weginrichting in Nederland en België, waardoor maximumsnelheden snel worden overtreden. Door de plannen op elkaar af te stemmen creëer je een cumulerend effect langs die route waardoor de vertragende werking die je op de Tongerseweg beoogt, versterkt wordt door een ingestelde vertraging op de Belgische wegen. Op het moment dat Maastricht unilateraal een vrachtwagenverbod instelt doet de stad de deur dicht voor de Vlamingen. Het gevolg is dat ook zij de deur dichtdoen en dan wordt niet voldaan aan de opdracht die de raad hem eerder heeft gegeven.

De **LPM** (Nuyts) vraagt of de Belgen en Maastricht de plannen op elkaar afstemmen en of de stad de plannen en de uitvoering van de Belgen afwacht.

De **wethouder** antwoordt dat de Vlamingen ook worden uitgenodigd om mee te denken in het ontwerpproces ten behoeve van de Tongerseweg; bilateraal een proces ingaan om samen te bezien wat verstandig. Hij is oprecht verheugd dat Maastricht met de Vlamingen in dialoog is, want pas dan kun je op macroniveau oplossingen vinden.

GroenLinks (Van der Gugten) reageert instemmend en vindt het ook belangrijk dat de wegenstructuur van de regio op tafel komt. Daarin zou het niet alleen moeten gaan om bestaande structuren te upgraden en te verbeteren, maar, ten principale, om de hele regionale infrastructuur ter discussie te stellen.

De **wethouder** spreekt van één ecosysteem en is het daarmee volmondig eens. Hij memoreert een agendapunt dat hij de Vlamingen onlangs heeft voorgelegd: het bespreken van de omgevings- en mobiliteitsvisie Zuid-Limburg.

De **LPM** (Nuyts) vraagt waarom niet gewacht is om het raadsvoorstel te presenteren nu aan beide kanten nog gewerkt wordt aan plannen om gezamenlijk tot een oplossing te komen.

De **wethouder** antwoordt dat het college niet wil wachten om iets te doen aan de geluidsoverlast en het gevoel van verkeersveiligheid. Zodra de raad een besluit heeft genomen over het voorstel gaat het college met hen in gesprek. Het proces om samen een ontwerp uit te werken met de verkeersdeskundigen neemt drie tot vijf maanden in beslag. Aan de hand van dat ontwerp wordt vervolgens een nieuw besluit aan de raad voorgelegd om het daarvoor gereserveerde budget te voteren. Als dat allemaal voorspoedig loopt, kan in de tweede helft van 2020 tot uiterlijk 2021 de reconstructie plaatsvinden. Volgens de wethouder zijn de Tongerseplein en het Emmaplein, zoals de SAB naar voren bracht, niet conform het stopprincipe gereconstrueerd, omdat dit principe pas via het coalitieakkoord in 2018 aan de orde kwam.

GroenLinks (Van der Gugten) beaamt de opmerking van de wethouder dat je los van de grote, structurele trajecten ook moet doen wat op korte termijn lokaal nodig is. GroenLinks vindt dat de afwikkeling van de Noorderbrug daarin betrokken dient te worden. GroenLinks vraagt de wethouder of dat ook een plek krijgt in het overleg met de zuiderburen.

De **wethouder** denkt dat de opmerking van GroenLinks de Schepen Sophie Martens van Lanaken uit het hart is gegrepen, want dat is ook het punt dat zij heeft geagendeerd op het overleg rondom Smeermaas. Vervolgens gaat hij in op de vraag van de PvdA en andere partijen over de eigendomsverhoudingen inzake de reconstructie van de Tongerseweg. Hij stelt dat het sparen van de bomen hierin het uitgangspunt vormt. Niet dat hij kan garanderen dat dat in het ontwerpproces zo blijft, maar het is wel het uitgangspunt. Dit betekent dat het college niet in eigendomsverhoudingen gaat morrelen. De situatie bij het door Groep Gunther genoemde hoekhuis aan de Pletzerstraat, waar het voetpad en fietspad gewoon ophouden, moet duidelijk anders; met de stopmaatregel kiest het college ook voor de veiligheid van voetgangers en fietsers.

De **PvdA** (Bakkes) stelt dat het niet gaat om morrelen aan eigendomsverhoudingen, maar die zijn op dit moment niet zo dat ze ophouden bij de openbare weg; de openbare weg is smaller dan het deel dat de gemeente in bezit heeft.

De **wethouder** stelt de PvdA voor deze specifieke situatie buiten de vergadering om te bespreken zodat duidelijk wordt waar het precies over gaat. Nu kan hij daar geen antwoord op geven.

De **PvdA** (Bakkes) repliceert dat het niet om een specifieke plek gaat. Volgens de informatie van de partij is op verschillende plekken de eigendomsgrens niet hetzelfde als de grens van het openbaar

gebied. En op het moment dat Maastricht gebruik wenst te maken van de grond die eigendom is van gemeente, zou dat nu al richting bewoners moeten worden gecommuniceerd.

De **wethouder** vindt het in dit stadium lastig om daarop te reageren, want dat moet volgen uit het ontwerpproces dat samen met de omwonenden ingevuld wordt. Uiteraard gaat het college daarover met hen in gesprek. Het bieden van ruimte om mee te denken en input te leveren in het ontwerpproces conform de Omgevingswet noemt hij uniek, maar dat dat is uiteraard geen garantie dat alles perfect zal verlopen.

Over de PvdA-vraag inzake de verkeersmonitor meent de wethouder al toegelicht te hebben waarom dat als besluitpunt in het voorstel is vevat. Hij merkt op juist aan het begin van het proces met de mensen van de Tongerseweg Veilig en 043Veilig om tafel te hebben gezeten om de uitgangspunten van die monitor te bespreken. De reden daarachter was om niet aan de achterkant die discussie te hebben over zo'n monitor. Of die monitor nu goed of niet goed is uitgevoerd. Met alle transparantie wil de wethouder juist aan de voorkant de meningen van de omwonenden horen zodat je die mee kunt nemen. Discussiepoint was onder andere waar je de grens legt voor lange vrachtwagens. Leg je die bij 12,20 m of leg je die, zoals de provincie doet, bij 11,40 m? Het is aan de omwonenden te danken dat het college daar überhaupt achter kwam. Vanzelfsprekend is daarover bij de provincie navraag gedaan, wat ook weer tot discussies heeft geleid. In ieder geval worden via de lussen in de grond de verkeerstellingen verricht. Vervolgens worden deze megadata (aantallen en snelheden) één keer per jaar in september gepeild en in drie categorieën ondergebracht. Er is dus niks met de cijfers. Aan de omwonenden is uitgelegd hoe je die cijfers moet duiden. Op basis van dit empirisch onderzoek in 2017 bestaat ongeveer de helft van het verkeer uit vrachtwagens.

50PLUS (Bronckers) brengt nogmaals de passage in de RIB van 18 september onder punt 16 ter sprake: "Een verbod uitsluitend ter hoogte van de grens is even effectief als het gaat om doorgaand verkeer te handhaven en veroorzaakt minder administratieve lasten." 50PLUS vraagt de wethouder of daaruit gelezen kan worden dat het een vrachtwagenverbod uitsluitend aan de grens betreft.

De **wethouder** stelt dat dit afgezet moet worden tegen een verbod over de hele Tongerseweg weg tot aan de Javastraat. Een vrachtwagenverbod instellen is dan het meest efficiënt op de grensovergang. Een vraag in de stadsronde over de rondweg was reden om dit ook in de RIB te melden. Het bericht in de media hierover is simpel te verklaren. Ook zij lezen de RIB's. Het bericht is gebaseerd op informatie uit 2009 toen is afgewogen om het niet te doen. Dat hebben we proberen toe te lichten. Recentelijk is dat niet besproken of is daar een besluit over genomen, ook niet met de Belgen. Kennelijk hebben de media geconcludeerd dat het nieuwe informatie betrof.

Groep Maassen (Maassen) vraagt of de wethouder daarmee aangeeft dat in 2009 voor het laatst kritisch gekeken is naar de mogelijkheden van een rondweg.

De **wethouder** verwijst opnieuw naar het raadsbesluit in 2009 waarop niet meer is teruggekomen omdat er geen nieuwe gegevens, actualiteiten of nieuwe argumenten op tafel zijn gekomen. In 2016 is het idee voor een rondweg nog eens tegen het licht gehouden en op een longlist van eventueel te treffen maatregelen terechtgekomen. Uiteindelijk is het als niet uitvoerbaar, niet realistisch, niet efficiënt en effectief uit deze lijst verwijderd.

Groep Maassen (Maassen) is verbaasd, want de titel van het voorstel is verkeersmaatregelen Maastricht-West, waarbij de wethouder uitvoerig gerefereerd heeft aan zijn constructieve overleg met de Belgen ook omdat lokale maatregelen op de Tongerseweg alleen het probleem niet oplossen. Groep Maassen vindt het dan logisch om in gezamenlijkheid en in het kader van een structurele, integrale en vooral toekomstbestendige oplossing de rondweg opnieuw te onderzoeken. Waarom heeft de wethouder hier niet voor gekozen?

De **wethouder** verwijst naar de RIB, met name pagina 11, waarin is aangegeven dat het raadsvoorstel niet alleen de maatregelen op de Tongerseweg betreft. Als je op macroniveau met

Google Maps naar de kaart kijkt, dan is de N78 de logische weg die op de plek ligt waar je een rondweg zou kunnen verwachten.

De wethouder voert graag gesprekken met de Belgen over oplossingen voor dergelijke problemen. Er is echter geen nieuwe informatie van Maastrichtse zijde voor een rondweg aan deze kant van het Albertkanaal langs de woonwijken dwars door het Zouwdal dat in het effect resulteert dat Groep Maassen voor ogen heeft.

De wethouder zegt toe de griffie te vragen om de informatie zoals eerder werd besproken in de raad aan Groep Maassen te doen toekomen. Ondanks de afwezigheid van nieuwe informatie laat dat onverlet dat Maastricht met de Vlamingen in gesprek blijft om zo'n situatie met de N78 te creëren.

De **voorzitter** resumeert dat de meeste vragen van de wethouder beantwoord zijn.

De **wethouder** brengt de bezorgdheid van het CDA over het stopprincipe nog te berde waardoor meer files en luchtverontreiniging zouden ontstaan. Op zich snapt hij deze bezorgdheid, maar hij brengt naar voren dat dat nu net de uitdaging van het ontwerpproces is. Vertraging leidt ook vaak tot betere doorstroming, aldus de verkeersdeskundigen. Over de vraag van het CDA over die 3,5 miljoen euro uit 2017 merkt de wethouder op dat men ambtelijk van mening is dat dat bedrag volstaat voor het ontwerpproces. Bovendien is het destijds ruim begroot, dus dat geeft wat lucht.

Het **CDA** (Van Loo) stelt de vraag hoe tijdens de reconstructie het verkeer zich gaat verplaatsen op de Tongerseweg en of hierover ook overleg is geweest met de Belgen. Verder is nog de beantwoording van de vraag blijven liggen over het instellen van een eenzijdig vrachtwagenverbod voor het vrachtwagenverkeer.

De **wethouder** rapporteert dat eenrichtingsverkeer in 2016 is onderzocht, maar dat een dergelijke maatregel geen soelaas biedt omdat het tot een onwenselijke verplaatsing van het verkeer leidt. In het ontwerp, waarin naast de verkeersdeskundigen ook de omwonenden en de Belgen meekijken, zullen oplossingen aangedragen moeten worden voor de problemen die ontstaan bij de uitvoering van de reconstructie. Er zal dan uiteraard ook worden gemonitord hoe het dan gaat met andere verkeersstromen. De omgevingsvisie gaat na vaststelling van het zienswijzer rapport naar de raad en als er behoefte is om de verkeersmonitor, die nu als bijlage bij dit stuk zit, opnieuw te bespreken is dat uiteraard ook aan de raad. De wethouder ondersteunt de oproep van mevrouw Schut aan de omwonenden en andere insprekers om mee te denken in het ontwerpproces.

Groep Maassen (Maassen) vraagt of de wethouder heeft toegezegd de informatie over de rondweg toe te sturen en of hij het met Groep Maassen eens is dat deze informatie ook relevant is in het kader van het onderliggende raadsvoorstel. De fractie wil deze informatie graag meenemen in de afweging over het raadsvoorstel.

De **wethouder** antwoordt dat deze informatie in het dossier van dit raadsvoorstel en in het raadsinformatiesysteem is opgenomen. Hij verwijst naar de griffie als de raad informatie wil over de besluitvorming uit 2009.

Groep Maassen (Maassen) reageert daarop met het verzoek om recente, relevante informatie en niet om gedateerde informatie uit 2009. De fractie wil graag beschikken over informatie uit 2019 om de mogelijkheden en onmogelijkheden van een rondweg te onderzoeken als integrale en meer toekomstbestendige oplossing voor de situatie in Maastricht-West.

De **wethouder** zegt niet over dergelijke informatie te beschikken. Wel informatie uit 2016 en dat is de longlist die terug te vinden is als bijlage bij het rapport van Royal HaskoningDHV die in het dossier bij zijn raadsvoorstel is meegegeven. De argumenten om geen rondweg op die plek aan te leggen zijn nog steeds valide en leiden nog steeds tot deze conclusie. Hij vindt het aan de raad hoe dat verder opgepakt wordt.

De **voorzitter** gaat over tot stemming.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

D66 (Barendse) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **PvdA** (Bakkes) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **SPM** (Willems) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **VVD** (Noteborn) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **Groep Gunther** (Gunther) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

50PLUS (Bronckers) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming, maar overweegt een amendement in te dienen inzake beslispunten 2 en 3.

De **LPM** (Nuyts) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

Het **CDA** (Van Loo) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **PVM** (Smeets) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **SP** (Schut) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **SAB** (Van Thor) wil het voorstel eerst nog in de fractie bespreken.

De **PVV** (Geurts) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

Groep Maassen (Maassen) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

Groep Alexander Lurvink (Lurvink) vindt het voorstel rijp voor besluitvorming.

De **voorzitter** concludeert dat het voorstel rijp is voor besluitvorming door de raad. Gestreefd wordt naar besluitvorming tijdens de raadsvergadering op 8 oktober 2019. Bij een positief besluit zal de gemeenteraad medio 2020 geïnformeerd worden over het resultaat van het ontwerpproces. Onder dankzegging sluit de voorzitter de vergadering.