

Nazending van Tongerseweg Veilig t.b.v. stadsronde Reconstructie Tongerseweg 12 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Naar aanleiding van vragen en opmerkingen die wij kregen tijdens de Stadsronde op 12 januari 2021 zenden wij u aanvullende informatie.

1. U moet het vrachtwagenverbod los zien van de reconstructie

Helaas kan dat niet. Dat komt doordat het college zélf de zaken met elkaar verbindt in de rechtszaak die daarover loopt¹. Het college zegt daar, kort samengevat: *u kunt dit verzoek afwijzen, want wij gaan een heel dure reconstructie doen. Dat gaat het vrachtwagenprobleem net zo goed oplossen als een vrachtwagenverbod.*

Dit gaat u ook aan, want het college zegt dit namens de gemeente. Dan is het toch niet meer dan normaal dat u, als hoogste orgaan van de gemeente, even nadenkt of u daar achter staat? Want na uw besluit komt daar bij te staan ", *en de gemeenteraad vindt dat ook*". De kwestie is: neemt u die net-zo-goed-redenering bij de rechter ook voor úw rekening?

2. Wat denkt u dat de rechter gaat zeggen over een vrachtwagenverbod?

Wij verwachten dat de rechtbank niet meegaat in de "net-zo-goed-redenering" als hij ziet a) welke concessies het ontwerp doet aan het vrachtverkeer; b) dat deze concessies op twee manieren strijdig zijn met het beleid van de gemeenteraad én van het college (bestuursakkoord: invoering STOP-principe en weren doorgaand vrachtverkeer); en c) dat nergens concreet wordt omschreven wat nu wordt bereikt, qua meetbare factoren zoals aantal vrachtwagens, geluidsoverlast, trillingsoverlast, of veiligheidsscore²

Volgens onze juridische adviezen doen de belangen van de Belgen, van bewoners in andere buurten, of van bedrijven elders in de stad, er niet toe in de rechtszaak, vanwege a) het juridische belanghebbendebegrip³ en b) de wettelijke inperking van belangen die kunnen meewegen bij een verkeersbesluit⁴. Als volgens de wet oneigenlijke belangen de doorslag geven om een vrachtwagenverbod af te wijzen, dan is er sprake van *détournement de pouvoir*, d.w.z. misbruik van bevoegdheden: een wettelijke bevoegdheid anders gebruiken dan waarvoor die is gegeven. De discussie "*bestemmingsverkeer of niet*" wordt eveneens direct beslecht door de wet: dat is alleen verkeer naar/van "*percelen gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg*"

1 De zaak wordt behandeld door een meervoudige kamer. Wij leiden daaruit af de de rechtspraak de zaak maatschappelijk belangrijk, ingewikkeld of omvangrijk vindt. Zaaknummer ROE20/1779, zitting op 7 april 2021 om 10.30 uur in de Rechtbank Roermond, Willem II Singel 67, 6041 HR Roermond. Belangstellenden beperkt toegang, alleen na aanmelding via 088-361 16 55.

2 Hiervoor bestaan gecertificeerde meetsystemen, bijvoorbeeld de Network Safety Index van de SWOV, toegepast in Amsterdam

3 Belanghebbende: ABRS 25 juli 2012, LJN BX2597: iemand is belanghebbende bij een verkeersbesluit als hij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit, welk belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers.

4 Mee te wegen belangen verkeersbesluit, limitatieve opsomming, d.w.z. als een belang hier niet is genoemd, dan kan het geen argument zijn: Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot: a. het verzekeren van de veiligheid op de weg; b. het beschermen van weggebruikers en passagiers; c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan; d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. 2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot: a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer; b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

(Art. 1 RVV). Verder moet de gemeente laten zien dat de afwijzing deugdelijk is voorbereid, en dat wordt lastig met het Nordinfra-rapport (zie verderop).

Wij kijken natuurlijk met onze eigen ogen naar de zaak. Maar: we hebben al eerder gelijk gekregen van de bestuursrechter. Eindeloos uitstellen van een verkeersbesluit (en daarmee de toegang tot de rechter dwarsbomen), is niet toegestaan. Op ons verzoek had "*binnen redelijke termijn*"⁵ een besluit moeten volgen. Iedere fatsoenlijke bestuursrechtjurist had dit kunnen zien aankomen. Het zal u bekend zijn dat de wethouder zelf juridisch is geschoold.

Maar misschien wilt u voor de zekerheid zelf een onafhankelijke bestuursrechtjurist raadplegen over de kans dat de rechter onze eis toewijst. Bijgaand ontvangt u ons beroepschrift. Het bevat trouwens een hoop achtergrond waar wij in een korte inspraak van 3 minuten niet op konden ingaan.

3. Denkt u dat kritiek op een fractie / een wethouder u verder helpt?

De waarheid mag gezegd worden. Alles wat wij als kritiek hebben ingebracht is volledig gedocumenteerd in de voetnoten van onze spreeknotities. Ter aanvulling zenden wij u de inventaris van de stukken die het college in de rechtszaak heeft ingediend en twee verslagen van overleggen met de gemeenten Riemst en Lanaken. Deze drie documenten tonen het volgende aan:

- Deze wethouder heeft nooit met zijn Belgische ambtsgenoten overlegd over een vrachtwagenverbod. Onder zijn voorganger is slechts één keer overlegd, maar van Maastrichtse zijde op ambtelijk niveau⁶.
- Dit college heeft op 14 oktober 2019 de rechter misleid om het langdurig ophouden van een besluit achteraf te verantwoorden: "*In 2018 heeft vooral afstemming met de Belgen (...) plaatsgevonden. Dat is een gevolg van de expliciete vraag in december 2017 om meer afstemming*"⁷.
- Deze wethouder houdt niet alleen iedereen, u, ons én de rechter voor het lapje met het verhaal dat overleg met de Belgen zoveel doorlooptijd heeft gevergd, het college heeft bovendien niet gedaan wat op 12 december 2017 is besproken en aan u is toegezegd⁸. Uit het dossier blijkt dat er nadien geen enkel overleg is geweest met de Belgen over het vrachtwagenverbod.
- De gemeente Lanaken is in november 2017 een schrikbeeld voorgehouden met het misleidende rapport van Nordinfra (zie verderop). Voor zijn tijd, maar deze wethouder heeft dit nooit rechtgezet, want er is geen overleg meer geweest. Erger nog, hij overlegt dit misleidende rapport nu ook in de rechtszaak.
- De inspraak van gemeente Lanaken in december 2017 was op voorhand afgesproken met het doel om uw raad op de hand van de reconstructie te krijgen. Dat is niet onder deze wethouder gebeurd, maar in de rechtszaak overlegt hij wel dit gespreksverslag als "bewijs" dat er is overlegd met de Belgen. Hij weet er dus van en stelt zich erachter.

Dit bevestigt dat het college de dingen graag mooier voorstelt dan ze zijn als dat te pas komt. De komende rechtszitting kan het weer zo gaan met de informatie over wat er nu precies bij de aannemer wordt besteld. Het college heeft ons laten weten dat het bestek pas openbaar wordt op een moment dat wij dat niet meer mogen inbrengen in de rechtszaak, en weigert ons te voorzien van een conceptversie.

5 <http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBLIM:2019:9477>. Misleid door het college gunde de rechter het college ruimschoots extra tijd i.v.m. overleg met de Belgen.

6 Wij zagen dit begin augustus 2020 bij ontvangst van het dossier. Dit moet "alle op de zaak betrekking hebbende stukken" omvatten. Dus die twee verslagen zijn alles wat er is qua overleg met de Belgen. Het zal trouwens aan Belgische zijde bepaald onhoffelijk zijn gevonden dat Maastricht ambtenaren stuurde, terwijl aan Belgische zijde wél bestuurders aan tafel zaten.

7 Proces-verbaal van de zitting in de zaak ROE19/948 op 14 oktober 2019, blad 4 onderaan

8 Conclusie [van de raadronde van 12 december 2017](#): geen behandeling in de raad, eerst moet worden overlegd met de Belgen.

4. Opmerkingen van TLN⁹ over het Nordinfra-onderzoek vrachtwagenverbod

De opmerkingen die tijdens de stadsronde namens TLN in de chat zijn geplaatst, onder andere over het Nordinfra-rapport, konden wij niet zien. Daarom reageren wij er langs deze weg op.

Het rapport is opgesteld door _____ van Nordinfra. De verslagen van de overleggen met de gemeente Riemst en Lanaken vermelden als gesprekspartner namens de gemeente Maastricht diezelfde _____. Dit was voor ons aanleiding voor enig onderzoek naar dat bedrijf. Conclusie: het rapport is niet onbevooroordeeld, niet onafhankelijk, niet grondig, niet deskundig, bevat onjuiste berekeningen en is juridisch onvolledig. Hierop had uw raad geen besluit mogen baseren. Het is misleidend.

Bijvangst van dit onderzoek is de ontdekking dat TLN al in 2014 door de Raad van State in het ongelijk is gesteld¹⁰ over een vergelijkbaar nachtelijk vrachtwagenverbod (Landgraaf), en in 2016 desgevraagd heeft afgezien van beroep tegen de omzetting naar een 24-uurs-vrachtwagenverbod. Nadien heeft TLN volgens De Rechtspraak geen enkele rechtszaak meer gevoerd over een vrachtwagenverbod.

- **Niet onbevooroordeeld:** nu blijkt dus dat de auteur van het Nordinfra-rapport, _____ de gemeente Maastricht vertegenwoordigde als was hij een eigen ambtenaar in overleggen met gesprekspartners over de regionale weginfrastructuur. Ambtenaren worden geacht het beleid van het college te ondersteunen, zeker naar kringen buiten het college toe (andere overheden, de gemeenteraad). Dan kun je niet tegelijkertijd een neutraal rapport schrijven over dezelfde kwestie.
- **Niet onafhankelijk:** Nordinfra blijkt geen groot ingenieursbureau met gespecialiseerde medewerkers¹¹. _____ geniet niet de bescherming van een vaste baan bij zo'n gerenommeerd bureau. Hij is zzp'er in de regio en wordt vaak en langdurig ingehuurd door de gemeente Maastricht. Daardoor is hij én goed bekend met de aversie bij het college tegen een vrachtwagenverbod (dus ook van de wenselijke uitkomst van dit bij hem bestelde rapport), én altijd voor een volgende opdracht afhankelijk van zijn goodwill bij de gemeente. Met een onwelgevallig rapport zet hij direct zijn inkomen op het spel.
- **Niet grondig:** Nordinfra heeft onderzoek gedaan voor de gemeente Landgraaf naar een vergelijkbare situatie. Dit heeft wél geleid tot een nachtelijk vrachtwagenverbod, dat in bezwaar, beroep en hoger beroep gewoon in stand bleef, en dat later zonder enige tegenstand is uitgebreid naar een volledig vrachtwagenverbod. Het onderzoek voor Maastricht was veel oppervlakkiger en er werd niet dezelfde software voor gebruikt, zoals de verschilplot. Verantwoording hierover ontbreekt in het rapport.
- **Niet deskundig:** _____ is naar eigen zeggen deskundig op het gebied van verkeersveiligheid en wegontwerp, niet op het gebied van modellering van verkeersstromen en/of van statistiek¹². Dit verklaart dat het rapport niets dan fouten bevat (te kleine steekproef, onjuiste berekeningen en onjuiste inputcijfers).
- **Juridisch onvolledig:** qua juridische haalbaarheid stelt het Nordinfra-rapport dat veel bezwaren zijn te verwachten _____ wist wel beter. Concrete informatie over bijvoorbeeld voorbeeld de casus Landgraaf ontbreekt, waarin TLN in het ongelijk werd gesteld door zowel de rechtbank Limburg als door de Raad van State (2014). Landgraaf werd daar vertegenwoordigd door ... Nordinfra / Toen TLN in 2017, wederom door Nordinfra, werd gepolst over uitbreiding van het nachtelijk vrachtwagenverbod tot een 24-uurs-vrachtwagenverbod, gaf TLN aan verder af te zien van bezwaar en beroep. Redenen waarom TLN het nu bij de Tongerseweg weer zou gaan proberen, geeft het rapport niet. We hebben ze ook niet gehoord van de woordvoerder van TLN zelf tijdens de stadsronde.

9 Transport en Logistiek Nederland, belangenorganisatie van de transportsector. Wordvoerder in de stadsronde was de heer Bol

10 ECLI:NL:RVS:2014:1124

11 Waarom koos het college bijvoorbeeld niet voor RHDHV? Dit bureau weet van de hoed en de rand door zijn adviezen over de Verkeersmaatregelen Maastricht-West, en het GVM 2.1 (verkeersmodel van 2007, achterhaald, maar wordt nog steeds gebruikt.)

12 "Nordinfra gecertificeerd voor verkeersveiligheidsaudits", 3^e alinea

Tongerseweg Veilig

**Vrachtwagenverbod
ROE 20-1779**

Beroepschrift

BEROEP ROE 20/1779 INHOUDELIJKE GRONDEN

I GESCHIL, ACHTERGROND EN PROCEDURE

Het geschil

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht weigert in zijn hoedanigheid van wegbeheerder van de Tongerseweg te Maastricht een vrachtwagenverbod in te stellen op het deel van de Tongerseweg gelegen tussen de Javastraat en de grens. In plaats daarvan neemt het college zich voor de weg aan te passen door middel van het aanbrengen van een nieuwe fundering en herinrichting van de weg. De vereniging Tongerseweg Veilig bestrijdt de overwegingen voor de afwijzing van het verzoek en stelt dat realisatie van het voornemen te onzeker en de effecten ervan onvoldoende zijn om te kunnen spreken van een behoorlijke belangenafweging.

Voor beide partijen staat vast dat de situatie op dit deel van de Tongerseweg onhoudbaar is en een spoedige oplossing vereist. Het verschil van inzicht betreft de aard van de oplossing; een vrachtwagenverbod of een reconstructie. Daarbij moet worden meegewogen dat de weg al decennia vergeefs wacht op een reconstructie en op geluidsanering, dat de klachten reeds vele malen zijn besproken in het college en in de gemeenteraad, dat al van alles is geprobeerd, en dat al 20 jaar door omwonenden wordt gevraagd om maatregelen, waaronder een vrachtwagenverbod.

De achtergrond

ontstaan en ligging

De Tongerseweg verbindt Maastricht en Tongeren en is door Napoleon aangelegd tussen 1804 en 1814. Het onderhavige deel van de Tongerseweg is 1,5 kilometer lang. De weg verschaft erftoegang tot 83 woningen van uiteenlopende leeftijden, waarvan 3 rijksmonumenten uit de 18^e en 19^e eeuw, vier verenigingsgebouwen (harmonieën en scouting), drie horeca-gelegenheden, een dansgelegenheid, een fysiotherapiepraktijk, en enkele ondernemingen. De even zijde van de weg behoort formeel tot de buurten Daalhof en Wolder, de oneven zijde behoort tot de buurt Campagne. Parkeernormen voor beide zijden zijn vastgelegd via het Facetbestemmingsplan Parkeren. Voor het overige vallen beide zijden onder verschillende bestemmingsplannen en zijn hoofdzakelijk bestemd voor wonen en groen, met als dubbelbestemming Waarde Maastrichts Erfgoed, (Productie 3: Kaarten). In de directe nabijheid ligt het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal (hemelsbreed 890 meter).

Gebruik en veiligheid

Dagelijks steken kinderen uit de wijk Daalhof de weg over om bij hun basisschool in Wolder te komen. Vanuit Wolder en Campagne steken voetgangers en fietsers over voor de dagelijkse boodschappen op het Winkelcentrum Daalhof. Dit zijn veelal senioren; de bevolking van Wolder en Campagne behoort tot de meest vergrijsde van Maastricht. Een woon-zorgcomplex met 39 appartementen voor zelfstandige bewoning is in aanbouw. Geen van de oversteekplaatsen is beveiligd met verkeerslichten. De verkeersbrigadiers van de school zijn ermee opgehouden omdat ze het te gevaarlijk vonden worden, met name het vrachtverkeer. Er zijn geen voetpaden langs de weg en op grote delen geen gescheiden fietspaden, maar slechts fietsstroken. Onderzoek van Kiwa KOAC in opdracht van de gemeente begin 2017 heeft bevestigd dat het wegdek en de fundering in zeer slechte staat verkeren en dat het zware verkeer trillingen veroorzaakt in de aanliggende bebouwing.

Klachten genegeerd sinds 1967

Al in 1967 was de gemeente uit zichzelf van mening dat een reconstructie noodzakelijk was (Productie 4: Publicatie 1967). Desondanks gebeurde er niets. De krant tekende "verbitterde klachten over ernstige overlast" op, en "menig pittig debat in de gemeenteraad" (Productie 5: Publicatie 1982). Het college sloeg

geen acht op Belgische vrachtverkeeraantrekkende ontwikkelingen zoals industrieterreinen en overslagcentra. Van de aanleg van de riolering in 1979 is geen gebruik gemaakt: er hoefde slechts een laag stolgrind van 40 cm onder het asfalt te worden teruggelegd (bestek no. 7, dienstjaar 1979). In 2002 werd de bewoners medegedeeld dat er voor een reconstructie, destijds begroot op 3,5 miljoen euro, geen geld beschikbaar was en werd door de wethouder schriftelijk een asfaltverlaging in het vooruitzicht gesteld voor 2006 (Productie 6: Kostenraming 2002). Maar die belofte werd in 2005 door ambtenaren weer teruggetrokken. Pas na een geruchtmakend burgerinitiatiefvoorstel, onderschreven door 1500 inwoners uit de hele stad, en het zoveelste "pittige debat" in de gemeenteraad begon het college aan die asfaltverlaging. Dit asfalt was in 2013 afgeschreven en aan vernieuwing toe. Ook dat is nagelaten; er zijn sinds 2010 enkel gaten gevuld en debatten gehouden.

Reconstructieplan

Eind 2017 keurde de gemeenteraad het zoveelste plan voor de Tongerseweg af, wederom na hevige debatten, omdat er teveel twijfels bestonden over wat beter was: een vrachtwagenverbod of een reconstructie. Die debatten leidden er wel toe dat de Tongerseweg een "punt" werd bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2018. Na die verkiezingen werd dit verzilverd en legde het college zijn beleid vast in het coalitieakkoord met de volgende teksten:

"Vrachtverkeer uit België dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, rijdt ook niet door de stad"
"reducerende maatregelen op de korte termijn"
"majeuere beleidsthema's"

Toch bleek het onmogelijk om over de realisatie van dit beleid een afspraak te krijgen met de wethouder, tot het moment dat het onderhavige Awb-verzoek was bezorgd. Bij het eerste contact liet de wethouder ons aan het woord over de problematiek, alsof hij daar nooit eerder over had gehoord. Bij het tweede contact (najaar 2018) maakte hij duidelijk dat het college wel bereid was tot een reconstructie, maar niet tot een vrachtwagenverbod.

De procedure

Op 27 september 2018 verzoekt Tongerseweg Veilig het college van burgemeester en wethouders van Maastricht om een verkeersbesluit waarmee de Tongerseweg tussen Javastraat en grens wordt afgesloten voor vrachtwagens. Het college neemt geen besluit.

Op 27 maart 2019 gaat Tongerseweg Veilig in beroep wegens het uitblijven van een besluit.

Op 25 oktober 2019 oordeelt de Rechtbank Limburg in verzet dat het college binnen een redelijke termijn een besluit dient te nemen.

Op 17 december 2019 besluit het college afwijzend op het verzoek. Tongerseweg Veilig dient bezwaar in en wordt in een videovergadering gehoord.

Op 29 mei 2020 verklaart het college het bezwaar ongegrond.

II GRONDEN

1 SAMENVATTING VAN DE GRONDEN

Het college schendt met dit besluit artikel 3.3 en 3.4, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en maakt zich schuldig aan détournement de pouvoir. Belangen en belanghebbenden die niet betrokken mogen worden zwaarder gewaardeerd dan wél rechtmatige belangen, en een onderlinge weging van die rechtmatige belangen ontbreekt. Nagelaten is om in de bezwaarfase rechtmatige belanghebbenden te horen. Wel is voortdurend overleg geweest met niet-rechtmatige belanghebbenden.

Het college gaat in tegen beleidsdoelen die het zelf op het allerhoogste niveau heeft vastgelegd (bestuursakkoord 2018). Het bestaan van provinciale beleidsdoelen die een vrachtwagenverbod ondersteunen wordt tegen beter weten in ontkend. De beslissing steunt vrijwel geheel op een eerder door de

raad afgekeurd projectvoornemen, dat pas een jaar na ontvangst van het onderhavige Awb-verzoek opnieuw aan de raad is voorgelegd. Verweerder erkent onomwonden dat dit projectvoornemen niet zal voorzien in de gerechtvaardigde belangen die op het spel staan en het is financieel volstrekt onhaalbaar. Het college baseert zich op cijfermateriaal waarvan bekend is dat dit onjuist is en dat het wezenlijke belangen wegdefinieert. Dit vertekenende beeld vormt ook weer de basis voor rapporten die het besluit zouden ondersteunen, welke rapporten ook nog om andere redenen ondeugdelijk of irrelevant zijn.

2 DÉTOURNEMENT DE POUVOIR

Het college betreft belangen die niet mogen worden betrokken: van Belgische buurgemeenten, van bewoners in heel andere buurten, van vrachtwagenbestuurders die geen bestemming hebben aan of in de directe nabijheid van de weg, en niet in de laatste plaats zijn eigen belang om in verband met andere dossiers een goede verstandhouding te ontwikkelen en te onderhouden met de Belgische buurgemeenten en met de transportsector.

Hier toe wordt verwezen naar artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Babw). Echter, deze bepaling geeft slechts een motiveringsplicht. Het besluit van het college verwijst naar artikel 2 van de Wegenverkeerswet (Www), dat van hogere orde is dan het Babw. Daarom kan het besluit niet gaan buiten de begrenzingen die artikel 2 van de Www stelt.

Artikel 3.4 van de Awb bepaalt dat het college zich dient te beperken tot de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen, en perkt die belangen verder in tot slechts die belangen die voortvloeien uit de toegepaste wetgeving. Nu het besluit is genomen op basis van de Www gelden de beperkingen die limitatief zijn opgesomd in artikel 2 van deze wet, en dit kan door de bestuursrechter vol worden getoetst (ABRvS 23-11-2016, ECLI:NL:RVS:2016:3135, Gst. 2017/49, m.nt. H.P. Wiersema en N. Haasnoot)

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Bij gebruikmaking van de bevoegdheid als bedoeld in artikel 2 van de Www dient het bestuursorgaan het belanghebbendebegrip toe te passen zoals dit voortvloeit uit art. 1.2 van de Awb en de jurisprudentie daaromtrent: *diegene die in zijn belangen rechtsreeks wordt geraakt*. Voor verkeersbesluiten is dat begrip beperkt tot "de direct aanwonenden":

ABRS 25 juli 2012, LJN BX2597: Iemand is belanghebbende bij een verkeersbesluit als hij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit, welk belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers

Nu het college tracht andere dan de toegestane belangen en belanghebbenden te beschermen met een besluit op basis van de Wegenverkeerswet, overtreedt het artikel 3.3 en 3:4 van de Awb (verbod op détournement de pouvoir) en handelt het in strijd met de wet.

3 RECONSTRUCTIEVOORNEMEN GAAT NIET WERKEN

Onder "reconstructie" vat het college samen: de eigenlijke reconstructie, te weten het aanbrengen van een nieuwe fundering in plaats van de oorspronkelijke uit 1804-1814, en verbetering van de weginrichting. Reeds nu is duidelijk dat noch de fundering, noch de inrichting voorziet in de belangen, te weten opheffen van de trillingsoverlast en andere milieuoverlast en op afdoend wijze voorzien in de veiligheid voor verkeersdeelnemers en voor de op de weg aangewezen aanwonenden.

Wij verwijzen naar de PAS-uitspraken van de Raad van State om te betogen dat onzekere toekomstige resultaten van een onzekere toekomstige ingreep geen grond kunnen bieden om een vrachtwagenverbod te weigeren. Te meer daar het college beslist niet is verrast door plotseling opkomende problemen. Al 50 jaar wordt het hoofdpijdossier Tongerseweg vooruitgeschoven.

4 FYSIEK GEEN RUIMTE VOOR VERKEERSVEILIGHEIDSNORMEN

Algemeen erkend normenkader voor de verkeersveiligheid van wegen is Duurzaam Veilig. Kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers zijn in dat systeem expliciet de norm. De vraag of op een weg veel ongelukken gebeuren is minder relevant dan die normen, omdat die immers de weerslag vormen van de alle beschikbare kennis en ervaring over de veiligheid op de weg. Ook is het zo dat de Tongerseweg gewoon wordt gemeden door voetgangers en fietsers omdat iedereen zich zeer onveilig voelt, zonder voetpad tussen de snelfietsers, of fietsend op 30 cm afstand van 50 tonners van 16,5 meter lengte die vaak harder rijden dan 50 km per uur.

De gemeente heeft de Tongerseweg binnen dit systeem geclassificeerd als bovenlokale gebiedsontsluitingsweg. Op zulke wegen moeten weggebruikers "*met grote verschillen in snelheid, rijrichting en massa*" fysiek van elkaar worden gescheiden. Het bewonerspanel dat meedenkt over de reconstructie kreeg echter voortdurend te horen dat aan fiets- en voetpaden vanwege de smalle weg en het beperkte budget "concessies" moeten worden gedaan. Anders gezegd: de gemeente erkent dat met een reconstructie niet kan worden voldaan aan de normen van Duurzaam Veilig. Met een vrachtwagenverbod wel.

5 WEGINRICHTING: NIET CONFORM DE NORMEN

Geen van geen van de drie ontwerpen die het resultaat zijn van een langdurig verkeerskundig ontwerpproces samen met de buurt voorziet in de gestelde belangen. In strijd met de normen van Duurzaam Veilig is niet gekozen voor verkeerslichten bij de oversteekplaatsen vanwege stoppen en optrekken. Voor een voetpad zonder obstakels, zoals noodzakelijk om de wettelijk verplichte toegankelijkheid voor invaliden te realiseren, is helemaal geen plaats. Voor fietsers en voetgangers wordt het hoe dan ook gevaarlijker. Dit treft aanwonenden extra zwaar, omdat zij er niet aan kunnen ontkomen om de weg gebruiken als fietser of voetganger, maar ook omdat parkeren, in- en uitstappen en veilig installeren van kinderen en huisdieren in de auto bijzonder lastig wordt. Ofwel parkeren schuift op sommige delen op naar de rijbaan, wat in- en uitstappen gevaarlijker maakt, ofwel de fietsstrook. De fietsstroken, die in weerwil van de norm zijn voorzien, zijn altijd al minder veilig daarom zijn de eigenlijk niet toegestaan), maar zeker met intensief zwaar vrachtverkeer op 30 cm afstand. Ter hoogte van de kern van Wolder, op de smalste en meest onoverzichtelijke kruising van het hele wegvak, wordt, ten koste van van de zwakke weggebruikers, nog steeds ruimte vrijgehouden voor zwaar vrachtverkeer in twee richtingen. (Productie 8: Informatiefolder reconstructie). En dan ontstaat er nog nieuwe problematiek met betrekking tot de parkeerruimte, die op termijn ook kan leiden tot toename van het aantal gevaarlijke situaties en manoeuvres.

Om nog iets van veiligheid voor de fietsers te creëren wordt gebruik gemaakt van de laatste verkeerskundige mode: verhoogde fietspaden met een schuine rand. Ten eerste zijn daarvan nu al veiligheidsrisico's bekend en ten tweede leidt dit tot nieuwe trillingen, want de vrachtwagens rijden er gewoon overheen, zoals ze nu ook al over de veel hogere en hoekige betonnen randen rijden.

Dat er nog een veiliger of anderszins beter ontwerp mogelijk zou zijn, zoals het besluit suggereert, is volstrekte nonsens. Er is geen plaats; beide ontwerpen gebruiken reeds de totale ruimte, van erfgrans tot

erfgrens, daar zit geen centimeter ruimte meer in. Het ontwerp overschrijdt zelfs nu al op meerdere punten de erfgrenzen van aanliggende woningen. En er is geen geld, waarover elders meer.

Qua milieubelasting zien we geen enkele verbetering: de weg blijft gedimensioneerd op vrachtverkeer en op de geldende 50 km/u. Stil asfalt zal de geluidsoverlast slechts tijdelijk verminderen, en dat is dan ook nog afhankelijk van de kwaliteit die wordt besteld. Zeker is dat dat niet de duurste zal mogen zijn, want het oorspronkelijke budget moet nu al worden verdubbeld. Bovendien kunnen de geluidwerende kwaliteiten door slijtage afnemen met wel 5dB/jaar, dat is een verdubbeling van het geluid iedere 2 jaar. Prompte vervanging of zelfs maar acceptabel onderhoud is gezien de ervaring niet te verwachten. Bezuinigingen op kwaliteit uit geldgebrek wel.

6 FUNDERING: HALF WEGBEZUINIGD

Ten aanzien van de fundering is de gemeente al lang nalatig (zie de achtergrond van het geschil). Reeds in 1967 was volgens de directeur publieke werken een reconstructie noodzakelijk. Een reconstructie is eenvoudigweg achterstallig onderhoud, bittere noodzaak om de weg in stand te houden en zonder enige bijzondere verdienste. Met zo'n slechte weg, is "minder hinder" geen kunst; waar het om gaat is wat er aan hinder overblijft. Deze vraag blijft geheel onbeantwoord in het besluit.

Het college kiest bewust voor een oplossing die juist nieuwe trillingen oplevert¹. In het onlangs verschenen rapport over de mogelijke inrichtingsopties staat letterlijk:

...Daarom kiezen we ervoor de rijbaan lager te leggen dan de aangrenzende zones voor langzaam verkeer en parkeren. (...) Deze keuze staat op een gespannen voet met de randvoorwaarde de overlast van trillingen te verminderen. Om trillingen nog verder te verminderen (...) zijn banden waar voertuigen overheen kunnen rijden niet handig. (...) is ervoor gekozen de trillingen als gevolg van de banden te accepteren. ("Reconstructie Tongerseweg, toelichting op de ontwerpen, d.d. 29 juni 2020, p. 33)

De fundering moet dus nog meer klappen op gaan vangen dan nu al het geval is. Desondanks wordt er stevig bezuinigd op de fundering. In 2017 schreef het college aan de raad "De hele fundering moet worden vernieuwd". Drie jaar later gebeurt het volgende:

- Op het wegdeel in het droogdal wordt geen nieuwe fundering aangebracht "omdat daar toch geen mensen wonen". Dat is verkeerde zuinigheid; een goede fundering is het behoud van de weg. Nieuw, gericht onderzoek of dat wegdeel dan niet verder zal degraderen met zinkgaten tot gevolg is nog niet eens uitgevoerd. Precies in dat gedeelte zit bovendien een duiker, een constructie die als zwak punt bekend staat.
- Het college zegt de bomen bij de begraafplaats bij nader inzien te willen sparen. Hiervoor geldt precies hetzelfde. In 2017 concludeerde het college na "zorgvuldig onderzoek" dat die bomen werk aan de fundering niet zullen overleven. Dit is zelfs een besparing die wordt verkocht als verbetering
- De omstandigheden zijn zeer ongunstig: ervaringen in het verleden, diepe financiële crisis, kosten die veel hoger oplopen dan eerder werd voorgespiegeld aan de raad, vooruitschuiven niet meer mogelijk door dreigende rechtszaak. Dat maakt het eerder aannemelijk dat de fundering wordt

¹ Niet in geschil is dat de trillingen ontstaan in het wegdek en zich door de totaal versleten fundering in de bodem voortplanten tot in de bebouwing. Verkeer dat over oneffenheden rijdt veroorzaakt die trillingen. Ze zijn heviger naarmate de oneffenheden talrijker en groter zijn (staat van het wegdek), de aslasten groter (vrachtwagens), en de snelheden hoger (doorstroming). Hoe meer vrachtwagens, en hoe harder ze rijden, des te meer trillingen. Hoe zwaarder die vrachtwagens, des te zwaarder de trillingen. Een glad wegdek zonder naden en andere oneffenheden zoals markeringen zorgt ervoor dat minder trillingen ontstaan. Dat verdraagt zich niet met bezuinigingen en is altijd van korte duur. Zodra weer slijtage optreedt aan het wegdek moet de fundering weer trillingen op gaan vangen. Na zes à zeven jaar is het op en moet het weer worden vernieuwd, bij intensief verkeer moet dat eerder. In die tijd wordt de fundering een snel groeiende factor bij de degradatie van het wegdek. Met onvoldoende fundering verloopt dit proces sneller en rekken de trillingen al snel weer net zo ver als voorheen. Hoe snel slijtage optreedt, hangt ervan af of er een match is tussen de constructie en het passerend verkeer, en dan met name het vrachtverkeer. Rijkswaterstaat houdt hier rekening mee. De gemeente Maastricht tot op heden niet. Gezien de financiële omstandigheden is het een reële verwachting dat het er de eerste jaren niet beter op wordt, terwijl de fundering het stiefkindje blijft. Het bijeengeschaapte geld kan maar één keer worden uitgegeven. Zowel college als raad hebben baat bij een kortetermijnsucces. Een fraaie inrichting levert meer kiezers op dan een goede fundering en/of het duurzaamste asfalt. Een glad wegdek maskeert het kwaliteitsgebrek de eerste jaren toch wel.

aangepast aan het budget in plaats van aan de belasting, dan dat het budget wordt aangepast aan wat noodzakelijk is.

- Het besluit verwoordt zijn ongegronde optimisme over halve vernieuwing van de fundering met een formulering die geen enkel houvast biedt: "verwacht" wordt dat de trillingsoverlast erdoor zal "afnemen", en dan ook nog vooral dankzij een nieuw wegdek (altijd een zeer tijdelijk effect). Als dit een concreet vooruitzicht moet voorstellen, is het volledig ongegrond. Impliciet erkent het college dat het effect van de reconstructie op de trillingen hoogst onzeker, beperkt en tijdelijk is.

Conclusie: nu de reconstructieplannen deze wending hebben genomen zullen ze geen duurzame verbetering opleveren. Beter zal het niet worden.

7 FINANCIËEL NIET HAALBAAR EN ANDERE BELEMMERINGEN

Financiële haalbaarheid

In de voorjaarsbrief van 2017 informeerde het college de gemeenteraad dat de reconstructie van de Tongerseweg € 3,5 miljoen zou gaan kosten. Tongerseweg Veilig presenteerde tijdens de inspraakronde haar berekening, die veel hoger uitkwam: € 5,6 miljoen. Op 8 oktober 2019 besloot de raad, uiteraard weer na verhitte debatten, dat zij voor het zomerreces van 2020 een besluit wenste te nemen aan de hand van een concreet plan met bijbehorende begroting. Sindsdien heeft het college meermaals tekorten gemeld, waarvan het totaal onderhand is opgelopen tot € 25 miljoen. De raad heeft besloten dat bij het zoeken naar dekking voor die tekorten "niets heilig" zal zijn.

Met de huidige ontwerpen komt ook het college op een begroting van tegen de € 6 miljoen. Dit nog zonder dat er onderzoek is gedaan naar de kabels en leidingen en andere kostenverhogende factoren. Gegeven de vele malen dat opknappen in het verleden al vooruit is geschoven vanwege geldgebrek – laatstelijk gebeurde dit in 2002, zie Productie 6: Kostenraming 2002 – is het zeer onzeker dat de raad het reconstructievoorstel van het college zal goedkeuren.

Mocht het voorstel desondanks door de raad komen, dan zijn nog steeds grote twijfels gerechtvaardigd bij de realisatietermijn en de kwaliteit. Er zijn nog tal van mogelijke tegenvallers. Eén financiële strop is al genoteerd: de gemeente heeft de rijkssubsidie voor geluidssanering van een aantal woningen verspeeld door het inplannen van een 30 km-zone. Daar draait de gemeente nu dus zelf voor op, en dit komt ofwel bovenop de € 25 miljoen die moeten worden gevonden, ofwel bovenop de rekening van dit project.

De noodzakelijke civieltechnische en andere onderzoeken zijn nog niet uitgevoerd. Een precieze begroting voor de fundering komt op zijn vroegst dit najaar, als het college heeft bepaald welke mogelijkheid verder moet worden uitgewerkt. Zoals bekend levert dergelijk onderzoek zelden meevallers op, meestal tegenvallers.

Hoe dan ook, de kosten zullen zeker rond de € 6 miljoen komen te liggen, als het niet meer wordt. Alle financiële aspecten overziend is het onaannemelijk dat de gemeenteraad in de huidige omstandigheden bereid zal blijken zo'n kostbaar project te financieren. Het college mag daar bij zijn besluit in ieder geval niet volledig op rekenen.

Overige belemmeringen

Onzeker is ook nog of de nabijheid van een Natura2000 gebied, de stikstofproblematiek, grondvervuiling en/of PFAS-beperkingen nog roet in het eten kunnen gaan gooien. Verder heeft de gemeenteraad in de bestemmingsplannen de waarde "Maastrichts erfgoed" opgelegd, dat wil zeggen "mede bestemd voor de bescherming van cultureel erfgoed". Dus: er is veel grondverzet nodig, er zijn potentiële bodemvervuilingsbronnen zoals een oud benzinstation, in het verleden zijn in de nabije omgeving archeologische vondsten gedaan uit diverse tijdperken, er zijn archeologische planvoorschriften van toepassing bij graafwerkzaamheden, en aan de weg liggen diverse rijksmonumenten die bescherming behoeven. Dit vergt allemaal nog onderzoek, en dat kan alleen maar tegenvallers opleveren.

Vervolgens moet nog een Europese aanbestedingsprocedure worden doorlopen, die ook weer extra oponthoud kan veroorzaken. Komen alleen biedingen binnen boven het budget, dan moet het college het ontwerp nog goedkoper maken en weer terug naar de raad. Onderhand zitten er alweer (bijna) een nieuwe gemeenteraad en college en valt nergens meer op te rekenen, zo blijkt uit de lange historie van het op de lange baan schuiven en "over de verkiezingen tillen" van dit dure en ingewikkelde project. Wat er met het plan gebeurt na de verkiezingen is volstrekt onvoorspelbaar. Ook vanuit dit perspectief mocht het college er bij zijn besluit niet op rekenen dat het zijn plan daadwerkelijk kan uitvoeren.

De opmerkingen in het besluit met de strekking dat er nog geen zekerheid is over de door ons aangevoerde bezwaren, vormen eens te meer de bevestiging dat het college op onverantwoorde krediet neemt op de goede afloop (en op de vergeetachtigheid van de gemeenteraad). Dat is niet acceptabel voor een besluit waar zo lang over is gedaan. Daarbij: in het verleden hebben uitspraken van het college over "ambities" bewezen van weinig waarde te zijn. Dit geldt nu ook, bijvoorbeeld voor de "ambitie" om – zoals verplicht – te zorgen dat ook invaliden de weg kunnen gebruiken.

8 EVALUATIE STELT NIETS VOOR

Het besluit zegt over de evaluatie *"wanneer blijkt dat een of meerdere beleidsdoelen niet zijn behaald"* zal *"bekeken worden"* of het *"zinvol is"* om *"aanvullende maatregelen te treffen"*. Dit ontnemt de evaluatie ledere waarde. Hier behoort te staan: *"Als de reconstructie het aantal vrachtwagens op tijdstip X na heropening niet heeft teruggebracht tot Y, dan wordt alsnog een vrachtwagenverbod van kracht"*.

Het besluit laat in het midden welke *"beleidsdoelen"* maatgevend zijn. Hopelijk wordt hier bedoeld op het beleid volgens het coalitieakkoord, *"nodeloos vrachtverkeer wordt geweerd"*, en de opdracht van de gemeenteraad, *"oplossen van de vrachtwagenoverlast"*. Maar het kan net zo goed gaan om beleid ten aanzien van de verschillende soorten van *overlast* die worden vernoemd op pagina 2 van het besluit, dan wel beleid ten aanzien van diverse emissies, verkeersveiligheid en gezondheid en welbevinden in het algemeen. Wat geldt als nulmeting, en wanneer en hoe vindt de controlemeting plaats? Aan welke indicatoren met welke normen verbindt het college zich? Het besluit geeft slechts voorbeelden waaraan kan worden *"gedacht"*. En hoe wordt bij al die *"belevingen"* interferentie uitgesloten van het nieuwheidseffect, na vele jaren achterstallig onderhoud en een langdurige afsluiting? Het besluit is hierover volstrekt onduidelijk, wat erop neerkomt dat na het project wordt bepaald hoe het word geëvalueerd en dat er dan geen nulmetingen zijn om mee te vergelijken. Het enige dat zeker is, is dat toekomstige colleges en gemeenteraden met zo'n evaluatie alle kanten op kunnen.

9 DE RECONSTRUCTIE IS EEN FATA MORGANA

Ten onrechte weegt het college niet mee dat het al decennialang van alles heeft geprobeerd om vrachtwagens te weren en snelheden terug te brengen. Keer op keer werd de bewoners beloofd dat de komende maatregel echt zou werken en werd gevraagd om nog even af te wachten hoe het nieuwe foefje zou uitpakken: optische versmalling, betonnen randen, paaltjes, kattenogen, lichtborden "u rijdt x kilometer", verkeersbrigadiers, schoolzone, geluidwerend asfalt, eenrichtingsverkeer Pletzersstraat, overleg over maximumsnelheid op de Belgische aanvoerweg², niets van dit alles had duurzaam effect. Iedere keer werd een prachtig beeld geschetst en iedere keer verdampte dat op het moment dat het resultaat had moeten zijn bereikt. Net een fata morgana, met de bewoners van de Tongerseweg als dorstende reizigers

Het college had de balans op moeten maken en kan redelijkerwijs niet meer vertrouwen op nieuwe variaties in de weginrichting, nog los van het feit dat de situatie daar nauwelijks ruimte voor biedt.

Nog langere onzekerheid is met de huidige staat van de weg en na een dergelijke voorgeschiedenis onacceptabel. Het gelijk van Tongerseweg Veilig is nu al twee keer bewezen³. Ook nu is volgens

- 2 Het overleg over een snelheidsbeperking op de Maastrichtersteenweg tussen het Albertkanaal en de grens heeft jarenlang aangesleept. Reden, naar zeggen van de gemeente zelf: de gemeente Riemst zei niet te gaan over de weg en geen mogelijkheid te zien de wegbeheerder Het Vlaams Gewest om te praten.
- 3 Eerst de noodzaak van het aanbrengen van een nieuwe fundering. Na jarenlange ontkenningen daarvan door het college ("dat weten wij door visuele controle") werd die noodzaak in 2017 aangetoond door een extern rapport. Vervolgens het benodigde budget voor die reconstructie: volgens het college in zijn kaderbrief van 2017 € 3,5 miljoen ("de wegfundering moet volledig worden

Tongerseweg Veilig het optimisme van het college onverantwoord, deze keer over de haalbaarheid en de effecten van de reconstructie. Dit gaat weer niet werken.

Wij benadrukken daarom dat, ongeacht de voortgang van het project, het inmiddels een zaak van behoorlijk bestuur is naast een prachtig voornemen te zorgen voor een direct inzetbaar alternatief voor als dat wéér op niets uitloopt (dus: in te zetten zonder dat daaraan nog voorbereidingstijd is verbonden). Als alles deze keer wél alles zo mooi en gladjes verloopt als het college doet voorkomen, dan blijkt binnen een jaar (vóór de winter van 2021-2022) dat de vrachtwagenhinder is verdwenen en dat de weg veiliger is geworden. Inwerkingtreding kan dan desgewenst achterwege blijven. Zodra onderweg of na afloop echter blijkt dat Tongerseweg Veilig voor de derde keer achtereen de zaken realistischer inschat dan het college zelf, dient het verbod in werking te treden opdat het probleem tenminste niet wéér jarenlang onopgelost blijft liggen.

10 VERGELIJKBARE SITUATIE IN LANDGRAAF

De conclusie van het ontwerpproces moet zijn dat de weg niet naar behoren als gebiedsontsluitingsweg valt in te richten. Daarmee hebben we een situatie die zeer vergelijkbaar is met de Grensstraat in Landgraaf, waar de belangen van de bewoners volgens de Raad van State zwaarder mochten wegen dan die van de transportsector, vertegenwoordigd door TLN (Transport en Logistiek Nederland)

Het eerste gedeelte van de Grensstraat, ten oosten van de Europaweg-Noord, is zeer smal en heeft zeer smalle fietssuggestiestroken. Het overige gedeelte van de Grensstraat tot de Duitse grensovergang is breder, maar hier mag op de rijbaan geparkeerd worden wegens de grote parkeerbehoefte en het ontbreken van alternatieve parkeeroplossingen. In een memo van Nordinfra van 12 juli 2010 staat dat over de Grensstraat gemiddeld 41 vrachtauto's per nacht rijden, waarvan - naar later is gebleken - 28 in de periode tussen 22 en 6 uur. Zoals ter zitting is toegelicht zijn de woningen die langs de Grensstraat staan in verband met de geluidbelasting op de gevels aangemeld voor een saneringsprogramma. De rechtbank heeft terecht overwogen dat het college zich, gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen de klachten van bewoners en algemene ervaringsregels, op het standpunt heeft mogen stellen dat de geluid- en trillinghinder voor omwonenden van de Grensstraat relatief hoog is. (ECLI:NL:RVS:2014:1124)

Nota bene: bij de latere uitbreiding van het nachtelijk vrachtwagenverbod tot een volledig vrachtwagenverbod heeft TLN te kennen gegeven hiertegen niet meer op te komen.

11 REGIOVERKEER IS GEEN BESTEMMINGSVERKEER

Ten onrechte merkt het college op pagina 13 van het besluit het vrachtverkeer in de hele regio Tongeren – Valkenburg aan als bestemmingsverkeer. Bestemmingsverkeer is volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990):

bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen (Art. 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

Er zijn nauwelijks vrachtbestemmingen gelegen aan dit deel van de Tongerseweg, alleen een natuursteenbedrijf en een interieurbouwer. Nagelaten is een behoorlijke analyse te maken van vrachtbestemmingen aan de Tongerseweg met hun ritfrequenties. Een telefonische uitvraag bij enkele gesignaleerde vervoerders – ergens in Maastricht West, niet specifiek op de Tongerseweg - kan zo'n analyse niet vervangen.

De dichtstbijzijnde supermarkten Lidl en Plus worden zeker niet bevoorrad vanuit België. Industrie- of bedrijventerreinen zijn in de wijde omtrek niet te bekennen. Maastricht kent er vier: Beatrixhaven, Bosscherveld, Maastricht Zuid, en het naburige Eijsden-Gronsveld. Alle zijn prima bereikbaar via de A2.

vernieuwd; totale kosten € 3,5 miljoen, deels uit het onderhoudsprogramma, deels uit het mobiliteitsfonds, en € 2,5 miljoen zonder dekking*). Tongerseweg Veilig waarschuwde direct in 2017 dat zo'n reconstructie eerder tegen de € 6 miljoen zou gaan kosten. Het college ontkent dit tot op heden; ambtelijk werd dit bedrag in maart of april van dit jaar al wel informeel genoemd.

Vrachtwagenverkeer met een bestemming die over de A2 bereikbaar is, heeft niets te zoeken op de Tongerseweg en kan daarom volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State geen beroep doen op een bijzonder, individueel belang dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van de andere weggebruikers (ECLI:NL:RVS:2009:BJ3385).

12 VRACHTVERKEER: ONJUISTE DEFINITIE MET VERSTREKKENDE GEVOLGEN

Met onze opmerkingen over onjuiste cijfers over het verkeer bedoelen wij dat de verhoudingen tussen personenverkeer en vrachtwagenverkeer niet kloppen. Dat komt door de definitie die het college hanteert bij tellingen, onderzoek, berekeningen en modelleringen. Alleen wagens langer dan 12,20 meter tellen als vrachtwagen. Dit zijn dan alleen de samengestelde vrachtwagens (wagen met aanhanger of truck met oplegger), want een enkelvoudige vrachtwagen mag maximaal 12 meter lang zijn en kan dan nog steeds 50 ton wegen. Dit is een eigen vrije keuze, en zeker niet "gebruikelijk" zoals het college stelt in zijn besluit. De provincie houdt bijvoorbeeld een lengte van 11,40 meter aan, met als gevolg dat de modellering van vrachtwagenverkeer binnen de bebouwde kom van Maastricht niet aansluit op de rest van het regionale onderliggende wegennet. Anders gezegd: een vrachtwagen van 12 meter lang en 50 ton die van Margraten naar Riemst rijdt, begint voor "de statistiek" in Margraten als vrachtwagen en eindigt op de Tongerseweg als bestelbusje ("middelzwaar verkeer").

Uit de keuze van de provincie valt af te leiden dat de definitie die Maastricht hanteert helemaal niet geschikt is voor de modellering van een onderliggend wegennet, laat staan van het verkeer binnen de bebouwde kom. Dat is ook logisch, want op oude smalle stadswegen zoals de Tongerseweg maakt het nogal verschil of er volgens de statistieken vrachtwagens rijden of bestelbusjes, niet in de laatste plaats voor de manier waarop er in beleid over wordt gesproken en voor de urgentie die de raad toekent aan een probleem dat langs deze weg voor een groot deel wordt weggedefinieerd. Toch gooit de gemeente die twee zeer verschillende categorieën op één hoop, en rekent alleen de allergrootste trucks als vrachtwagen. Deze keuze leidt al sinds het begin van de tellingen tot structurele onderschatting van de aantallen vrachtwagens op de gebiedsontsluitingswegen, onjuiste modellen, te weinig onderhoud en tot onderschatting van de problematiek binnen het college zelf en bij de gemeenteraad.

Het college is hiermee goed bekend: wij hebben hierop per brief gewezen op 29 augustus 2019 (Productie 7: Brief en inspraaktekst Verkeersmonitor). Desondanks blijft het college de onjuiste cijfers gebruiken. Niet alleen als zelfstandige getallen, maar ook als basis voor de misleidende "Verkeersmonitor", door ze te blijven gebruiken als Gemeentelijk Verkeersmodel GVM, als basis voor alle beleid, voor afgeleide berekeningen over luchtkwaliteit en geluid, en door erop gebaseerde "onafhankelijke" onderzoeken als maatgevend te blijven overleggen voor specifieke doelen, ook in deze zaak.

In de wetenschap dat de vrachtwagencijfers niet reëel zijn mocht het college alle daarop gebaseerde stukken en informatie niet zonder meer ten grondslag leggen aan het bestreden besluit. Ook had het college alternatieven dienen te bezien voor een vrachtwagenverbod vanaf 3,5 ton in de vorm van beperkingen op het tonnage, de aslast of de afmetingen ervan.

13 RAPPORT NORDINFRA (2017): ONDEUGDELIJKE BEREKENINGEN

Het college stelt dat dat 4 op de 5 vrachtritten op de Tongerseweg bestemming of herkomst in Maastricht hebben en baseert dit op de "*Rapportage haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverbod*" van Nordinfra / Deze onderzoeker is niet onafhankelijk en niet niet deskundig en het rapport is statistisch zeer onjuist.

Niet onafhankelijk: Het rapport is geschreven door een lokale ZZP'er met een "vaste relatie" met de gemeente Maastricht. In 2009-2010 was hij een jaar een jaar en twee maanden werkzaam als "projectleider"; in 2016 behandelde hij het dossier Verkeersmaatregelen Maastricht-West als was hij een eigen medewerker⁴; in 2018 was hij weer werkzaam in het team dat de milieuzone moest voorbereiden. Nordinfra is geen onafhankelijk adviesbureau, maar behoort tot de flexibele schil van de gemeente Maastricht voor het

⁴ rapport R003_T&P_BE6046 van Royal Haskoning DHV d.d. 6 december 2016, pagina 28: "Gesproken is met van Nordinfra die namens de gemeente het dossier behandelde"

vakgebied verkeerskunde. Het toenmalige Nordinfra is inmiddels opgegaan in een adviseurscollectief genaamd "Grenspaal 12".

Niet deskundig: is van achtergrond HBO-verkeerskundige en geen statisticus, noch jurist. Dit weerhoudt hem er niet van statistische bewerkingen toe te passen (onjuist) en juridische uitspraken te doen. Het rapport speculeert daarbij op het puur theoretische geval dat alle (nacht-) ritten voor rekening zouden komen voor een en hetzelfde bedrijf, dat dan gecompenseerd zou moeten worden omdat het "in zijn hoofdactiviteit onevenredig veel inspanningen moet verrichten". Van zo'n geval was helemaal geen sprake en het werd bovendien onwaarschijnlijk geacht.

Onjuiste werkwijze. Er zijn alleen telefonische interviews gehouden met transporteurs die via verkeerscamera's regelmatig werden gezien op alle grensoverschrijdende routes in Maastricht-West (dus niet alleen de Tongerseweg). Door die selectie is precies het internationale sluijperverkeer buiten beschouwing gelaten waar het om gaat. Alleen al vanwege dit punt is het onderzoek nietszeggend in de voorliggende kwestie.

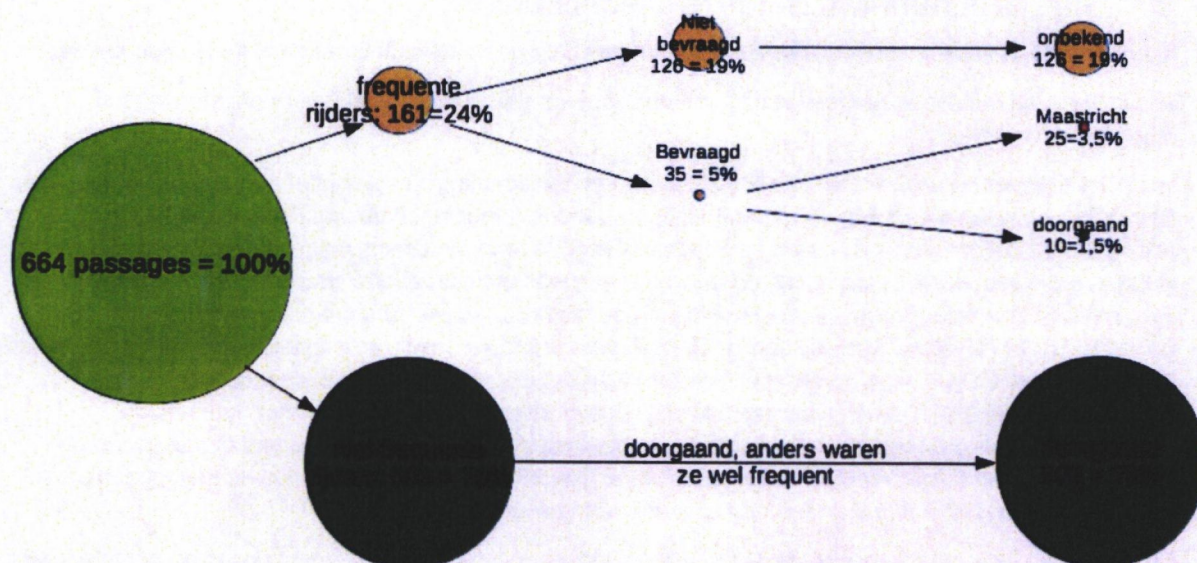
Onjuiste input. Het rapport bouwt voort op werk van RHDHV, dat weer is gebaseerd op het Gemeentelijk Verkeersmodel GVM 2.1. Dit heeft als basisjaar 2007 en prognosticeert naar de situatie in 2030. In dit verkeersmodel kloppen de aantallen vrachtwagens niet (zie hiervoor).

Aangenomen mag worden dat de meest frequente rijders zijn benaderd. Als die 18 gezamenlijk 35 ritten verzorgen, dan is dat gemiddeld één rit per bedrijf per dag, en zou de hele rest bestaan uit incidentele rijders. a) Dat is niet wat wij op de Tongerseweg zien en b) Dit wijst niet op een grote afhankelijkheid van de Maastrichtse logistiek en industrie van het vrachtverkeer op de Tongerseweg.

Tenslotte wijzen wij op de "verdunding" in de cijfers. Het totaal aantal ritten waarvan is uitgegaan is 664. Hiervan zijn alleen ritten in aanmerking genomen van bedrijven die vaker werden gezien (161 ritten, 25% van het totaal). Hiervan zijn uitgevraagd: 35 ritten van 18 bedrijven, slechts 5% van het totaal aantal ritten. Alleen binnen deze piepkleine steekproef, die bovendien allesbehalve aselekt is, hadden 4 van de 5 ritten herkomst of bestemming in Maastricht. Het rapport vermeldt niet welke grensoverschrijdende weg of wegen dit betreft. Het kan goed zijn dat op de Tongerseweg de verhouding doorgaand / bestemming heel anders ligt dan op de Bosscherweg of de Via Regia.

Niet statistisch verantwoord. Dit zijn verhoudingen waar statistisch gezien geen enkele conclusie op kan worden gebaseerd. Om te beginnen omvat de steekproef slechts tellingen van 2 etmalen, terwijl de standaard meetperiode voor extrapoleerbare verkeersstellingen 1 maand is. Vervolgens is de steekproef binnen die 2 etmalen niet representatief, want alleen frequente rijders zijn geselecteerd. Dit geeft een forse bias: frequente rijders zullen veel vaker naar/van bestemmingen in Maastricht of omgeving rijden dan niet-frequente rijders. Ten derde is het aantal daadwerkelijk uitgevraagde ritten slechts 35 (5% van het totaal), wat veel te weinig is. Gegeven een populatie van 664, een foutmarge van 5% en een betrouwbaarheidsniveau van 95% hadden voor een valide conclusie 244 ritten uitgevraagd moeten worden. Onderstaande afbeelding geeft die verhoudingen grafisch weer.

Al met al ondersteunt dit rapport op geen enkele manier de overweging dat "4 op de 5" vrachtritten op de Tongerseweg bestemming of herkomst heeft binnen Maastricht. Ook aan alle andere overwegingen op basis van of onder verwijzing naar dit rapport ontvalt de onderbouwing.



14 HET RAPPORT VAN LIEVENSE: NIET REPRESENTATIEF

Het rapport van LievenseCSO Milieu BV gaat over slechts vier woningen, waarvan er één niet aan het onderhavige deel van de weg ligt. Door de uiteenlopende leeftijden en bouwwijzen langs de weg zijn de metingen in die vier woningen en de daarop gebaseerde conclusie dat de kans op schade kleiner is dan 1% niet representatief, noch kunnen er conclusies uit worden getrokken over welke trillingen "aanvaardbaar" zijn voor heel anders gebouwde woningen.

15 TE RUIME INTERPRETATIE VAN ARTIKEL 2 WW

Bij zijn interpretatie van de begrippen "veiligheid op de weg", "bruikbaarheid van de weg" en "vrijheid van het verkeer" mag het college zich niet baseren op onzekere verwachtingen, op onjuiste gegevens, niet valide modellen en op onjuiste rekenmethoden.

Het college stelt dat een vrachtwagenverbod afbreuk zou doen aan de in dit artikel vernoemde belangen. De onbeantwoorde vraag is: hoe dan?

16 KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER IS HANDVAT VOOR WEGBEHEERDER

Dit kwaliteitsnet is wel degelijk van belang voor het gevraagde besluit. Dat het niet bedoeld zou zijn om vrachtverkeer op overige wegen te ontmoedigen is onjuist. In het "factsheet" over dit kwaliteitsnet staat letterlijk (Productie 9: Factsheet Kwaliteitsnet Goederenvervoer):

Doel Kwaliteitsnet:

- *het bieden van een handvat aan de wegbeheerder voor routing van het vrachtverkeer*
- *het voorkomen van ongewenst vrachtverkeer op routes waar dit niet gewenst is (leefbaarheid, veiligheid)*

Dit komt neer op een aanbeveling aan wegbeheerders om het vrachtverkeer te verbieden op wegen die niet tot dit kwaliteitsnet behoren, zoals de Tongerseweg.

17 SNELLE ALTERNATIEVE ROUTE BESCHIKBAAR

Op individueel niveau zijn vrachtrijders die moeten omrijden geen belanghebbende in de zin van de Awb.

Ten aanzien van de algemene toepassing van de belangen van artikel 2 Wvw voor eenieder valt het volgende op te merken.

Vrachtverkeer dat niet voldoet aan de RVV-definitie van bestemmingsverkeer heeft een prima alternatief, en dit is ook precies wat het college altijd heeft uitgedragen in zijn pogingen de vrachtwagenoverlast te ontkennen. Al 20 jaar geldt de snelwegenstructuur E40/E25 rond Maastricht volgens het college zelf als primaire route voor vrachtverkeer. Het college vond het zelfs ondenkbaar dat vrachtverkeer nodeloos via de Tongerseweg zou rijden, want *"via de autowegen gaat het altijd sneller"* (brief d.d. 2 december 2004, ref. 2004-11501/11414/19854). Het blijkt ook uit het feit dat het college heeft bewerkstelligd dat de Tongerseweg geen deel uitmaakt van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Die snelwegroute is door de laatste infrastructurele ingrepen alleen maar aantrekkelijker geworden. Het valt niet in te zien hoe het tegenovergestelde nu ineens waar kan zijn, namelijk dat de E40/E25 route géén alternatief is voor niet-bestemmingsverkeer. De omweg is niet ineens langer geworden. Integendeel. Tegenwoordig gaat het over de A2 nóg sneller dan voordat de tunnel in gebruik werd genomen.

Nu bovendien het aantal frequente rijders zo klein blijkt te zijn dat er maar 18 konden worden geïnterviewd, en zij allen – volgens het college – herkomst en/of bestemming hebben in Maastricht, had het college ook nog kunnen onderzoeken of aan die beperkte groep ontheffingen kunnen worden afgegeven. Als het aantal daarvan te groot zou worden is dat niet anders dan het bewijs dat voor geen van hen sprake is van onevenredig nadeel. Voor de groep als geheel is de kans op een verkeersbesluit dat noodzaakt tot omrijden een maatschappelijke realiteit die iedere ondernemer kan treffen.

18 ONWETTIG BELANG: TRANSPORTEURS

Het college is in andere dossiers, zoals centrummanagement, luchtkwaliteit, de kwestie Milieuzone, en Maastricht Bereikbaar, aangewezen op de transportsector. Dit mag echter geen rol spelen bij dit besluit, en dat lijkt wel zo te zijn. Een andere verklaring is niet denkbaar voor het feit dat zonder enige onderbouwing groot financieel belang wordt toegerekend aan iedere vrachtrit, waar dit per geval had kunnen en moeten worden bezien (belanghebbendebegrip). Het gaat in het geval van dit specifieke vrachtwagenverbod immers helemaal niet om de sector als geheel, maar om individuele belangen van individuele transporteurs die zouden kunnen worden geraakt door een vrachtwagenverbod. Maar dat maakt hen nog geen belanghebbenden in de zin van de Awb. Niet is vastgesteld welke vrachtbestemmingsadressen de stad of tenminste de directe omgeving feitelijk kent en waar die zich bevinden, noch is van de frequentering van die adressen een inventarisatie gemaakt. Dit had allemaal goed gekund met reeds beschikbare gegevens, die standaard verstrekt dienen te worden bij de aanvraag van een (bedrijfs-)omgevingsvergunning.

Of TLN Nederland zich kan melden als belanghebbende bij dit besluit op grond van een van de belangen van artikel 2 Wvw, hangt af van zijn statuten. In ieder geval is het wel zo dat deze organisatie, na een ongegrond hoger beroep tegen een (nachtelijk) vrachtwagenverbod in een vergelijkbare situatie (Landgraaf, ECLI:NL:RVS:2014:1124), er geen heil meer in zag op te komen tegen uitbreiding daarvan tot een volledig vrachtwagenverbod.

19 ONWETTIG BELANG: AANWONENDEN ANDERE WEGEN

De opvatting van het college dat belangen van bewoners op vermeende nieuwe sluiproutes bij de belangenafweging moeten worden meegenomen is onjuist. Zoals hiervoor uiteengezet heeft het college zich te houden aan het belanghebbendebegrip.

Dat wij de vrachtauto's en de hinder zouden willen verplaatsen naar alternatieve routes met omwonenden wordt ons ten onrechte verweten. Wij zouden liever zien dat het college die andere routes gelijktijdig zou sluiten voor vrachtverkeer, maar het is niet aan ons om daartoe een verzoek in te dienen. In plaats van ons dergelijke verwijten te maken behoort het college ons verzoek op zijn eigen gewicht te beoordelen en over andere wegen zonedig ambtshalve een besluit te nemen, als dat tenminste valt te onderbouwen.

20 ONWETTIG BELANG: BELGISCHE BUURGEMEENTEN

Naburige gemeenten zijn geen belanghebbenden in de zin van de Awb, want zij worden niet rechtstreeks in hun belangen geraakt

Een goede relatie met buurgemeenten is geen belang dat is vernoemd in artikel 2Www.

Toepassing van artikel 25 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) maakt van buurgemeenten geen belanghebbenden. Dit artikel schrijft slechts overleg voor. Dat overleg heeft naar zeggen van de wethouder Krabbendam uitvoerig plaatsgevonden.

Op grond van de ter plaatse geldende wetten zijn de Belgische buurgemeenten geen wegbeheerder. Al zouden ze dat zijn, ook ten aanzien van andere wegbeheerders bestaat slechts de plicht tot overleg, welke plicht hen niet maakt tot belanghebbenden.

Voorzover de Belgische gemeenten zouden optreden in het belang van hun inwoners, geldt dat die inwoners geen belanghebbende zijn in de zin van de Awb.

Afspraken met de Belgische gemeenten kunnen hooguit gelden als afspraken met derden. Zelfs als die civielrechtelijk bindend zouden zijn, vormen zij geen aanleiding om anders te oordelen over aanwijsbare verkeersbelangen (ECLI:NL:RVS:2005:AT6135).

21 BELANG OMWONENDEN EN BELANG EISERES

Omwonenden gelden voor verkeersbesluiten als belanghebbenden. Hun belangen op grond van artikel 2 Wwv dienen te worden afgewogen (art. 3:4 Awb)

De belangen van Tongerseweg Veilig in deze zaak zijn: *het bevorderen van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers; de zorg voor een aantrekkelijk en gezond woonklimaat, bescherming van het milieu en van de bebouwing; de belangen in relatie tot de weg van de bewoners en eigenaren van aangelegen woningen.* Ook deze belangen dienen op grond van art. 3:4 Wwv te worden afgewogen⁵.

22 BEVOEGDHEID

De beslissing is niet bevoegd genomen en is niet genomen op een hoger hiërarchisch niveau dan het primaire besluit.

⁵ De gesprekken die met de wethouder zijn gevoerd betekenen niet in dat onze belangen zijn afgewogen. Integendeel vanaf het allereerste contact maakte de wethouder duidelijk dat er geen sprake kon zijn van een vrachtwagenverbod. In die gesprekken moesten wij dingen uitleggen die het college al lang behoorde te weten, zoals het feit dat kinderen uit Daalhof schoolgaan in Wolder omdat de school in Daalhof is gesloten. Het gesprek ging over zaken als een verkeersregelinstallatie bij de oversteekplaats die wordt gebruikt door de schoolkinderen, of een 30-km-zone, welke zaken dan steevast bij het volgende gesprek als "niet mogelijk, te duur" werden afgevoerd. De daaropvolgende "herinrichting" van die oversteekplaats hield niet meer in dan de geheel vrijblijvende aanduiding "schoolzone" op een meter of vijf voor de oversteekplaats. Een ambtelijke toelichting op kansen en mogelijkheden van een nieuwe weginrichting valt evenmin aan te merken als belangenafweging, net zomin als een uitleg dat er voorlopig niet kon worden overlegd met de Belgische gemeenten in verband met verkiezingen aldaar. Het Onderzoek naar de verkeersmaatregelen in Maastricht West is inderdaad besproken in het platform Luchtkwaliteit, maar niet in relatie tot een mogelijk vrachtwagenverbod. Zoals de naam van het platform al zegt, het ging voornamelijk om de luchtkwaliteit in de stad. Ook dit kan niet doorgaan voor belangenafweging.

III CONCLUSIE EN VERZOEK

De stelling van verweerder dat een reconstructie een vrachtwagenverbod overbodig zou maken houdt geen stand. Niet afdoende, niet reëel, niet tijdig en niet duurzaam. De belangenafweging is ondeugdelijk.

Tongerseweg Veilig verzoekt de rechtbank eerbiedig om vernietiging van het besluit. Tevens verzoeken wij om toekenning van vergoeding van griffierechten en proceskosten.

Hoogachtend,
Tongerseweg Veilig

Tongerseweg Veilig

**Vrachtwagenverbod
ROE 20-1779**

**Gemeentedossier :
Inventarislijst
Gespreksverslag Lanaken
Gespreksverslag Riemst**



Inventarislijst behorende bij zaaknummer ROE 19 / 948 BESLU

Betreft het beroep van Vereniging Tongerseweg Veilig te Maastricht

- 1 Rapport Royal Haskoning - Verkeersmaatregelen Maastricht-West d.d. 6 december 2016;
- 2 Peilingvoorstel aan de gemeenteraad d.d. 13 december 2016 inzake verkeersmaatregelen Maastricht West.
- 3 Raadsinformatiebrief d.d. 28 juni 2017 + rapport d.d. 13 juni 2017 van Lievense CSO (trillingsonderzoek) + verhardingsonderzoek d.d. 8 mei 2017 van Kiwa-KOAC + haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West juni 2017 van NordInfra.
- 4 Raadsinformatiebrief d.d. 1 december 2017 inzake Verkeersmaatregelen Maastricht-West + verkeersveiligheid beleidsplan april 1998 + structuurvisie Maastricht 2030 + beleidsnota regionaal verbindend wegennet april 2014 + vragen TongersewegVeilig met antwoorden tijdens stadsronde 31 oktober 2017 + bewortelingsonderzoek d.d. 20 november 2017 (alles over groenbeheer)
- 5 Het verzoek om vrachtwagenverbod d.d. 27 september 2018
- 6 Brief van 12 februari 2019 van Tongerseweg Veilig inzake handhaven verzoek om verkeersbesluit
- 7 Coalitieakkoord 2018-2022
- 8 Raadsinformatiebrief verkeersmonitor 2018 d.d. 1 juli 2019;
- 9 Raadsinformatiebrief tellingen d.d. 5 september 2019, verzonden op 6 september 2019;
- 10 Afwijzing t.a.v. verzoek om verkeersbesluit 17 december 2019, verzonden 18 december 2019;
- 11 Bezwaarschrift d.d. 27 januari 2020;
- 12 Verdagingsbesluit d.d. 9 maart 2020, verzonden 10 maart 2020;
- 13 Spreekaantekeningen hoorzitting van mevrouw Den Broeder;
- 14 E-mailcorrespondentie tussen gemeente en mevrouw Ten Broeder met betrekking tot de hoorzitting (maart – april 2020);
- 15 Verslag hoorzitting d.d. 21 april 2020
- 16 Brief van Vereniging Tongerseweg Veilig inzake nieuwe feiten d.d. 13 mei 2020;
- 17 Beslissing op bezwaar d.d. 25 mei 2020, verzonden 29 mei 2020;
- 18 Beroepschrift d.d. 17 juli 2020.



Gemeente Maastricht

Gemeente Lanaken
t.a.v. Daniëlle Starren

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vrachtwagenverbod Maastricht-West

DATUM
30 november 2017

BIJLAGEN
-

BEHANDELD DOOR
RAJ (Rik) Lebouille

DOORKIESNUMMER
+31 43 350 4637

ONZE REFERENTIE
-

E-MAILADRES
rik.lebouille@maastricht.nl

FAXNUMMER
-

UW REFERENTIE
-

Overleg gemeente Lanaken en gemeente Maastricht, maandag 27 november 2017

Aanleiding

In opdracht van de gemeenteraad van Maastricht is in 2016 een onderzoek gestart naar mogelijke verkeersmaatregelen die de overlast voor bewoners als gevolg van (vracht-)verkeer verminderen. In Maastricht-West – met name langs de Tongerseweg – wordt overlast ervaren door vrachtverkeer in de vorm van trillingen, geluid, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid.

Het college van Burgemeesters en Wethouders van Maastricht heeft op basis van dit onderzoek afgelopen juni 2017 besloten de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) te reconstrueren. Tijdens deze reconstructie wordt de huidige te zwakke wegfundering vervangen. Hierdoor zal de trilling- en geluidhinder als gevolg van vrachtverkeer verminderen. Ook zal bij het ontwerp van het nieuwe profiel aandacht gegeven worden aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor onder meer voetgangers en fietsers. Daarnaast heeft het college besloten af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod. Het besluit van het college is genomen onder voorwaarde dat de gemeenteraad met dit besluit instemt.

Tijdens een drietal informatieve raadsessies (zogenaamde stadsrondes) de afgelopen maanden is door bewoners van de Tongerseweg, en ook andere buurten in Maastricht-West aangegeven dat zij een vrachtverbod willen. De gemeenteraad van Maastricht debatteert op 12 december a.s. over dit dossier. Hierbij zal naar verwachting ook het door bewoners gewenste vrachtwagenverbod onderdeel zijn van het debat.

In het gesprek met gemeente Lanaken zijn het onderzoek naar de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod en de onderzochte varianten besproken. Verder is gesproken over de gevolgen van een dergelijk verbod op het Vlaamse wegennet.

Memo



Bevindingen en opmerkingen

- Gemeente Lanaken is tegen een vrachtwagenverbod. Zeker als dat inhoudt dat vrachtverkeer van de Tongerseweg verschuift naar Veldwezelt (79%) en/of Smeermaas wat de studie aantoont.
- De kern van Smeermaas is al een probleem qua verkeersleefbaarheid en – veiligheid (waar de gemeente Lanaken nog steeds wachtende is op de omleidingsweg). Veldwezelt mag hier niet bijkomen.
- De rotonde in Veldwezelt is niet geschikt voor veel vrachtverkeer, aangezien deze naar de huidige maatstaven te krap is vormgegeven.
- In Smeermaas zijn al jaren veel leefbaarheidsproblemen als gevolg van het vele verkeer.
- Een verbod – zonder ontheffingen – leidt tot grote omrijafstanden voor bedrijven die in Lanaken en Maastricht rijden: zoals bijvoorbeeld Sappi (productie in Lanaken en Maastricht), Wijnands Bulk Care en Meers Internationaal Transport (leveringen Beatrixhaven).
- De indruk is dat als gevolg van de tolheffing het vrachtverkeer groeit. Lanaken wacht op eerste effectmeting van de Vlaamse overheid.
- Werkzaamheden aan Bilzerbaan in Veldwezelt zijn 2 december a.s. gereed. Vanaf dan is de weg weer in beide richtingen open.
- De werkzaamheden aan het kruispunt in Smeermaas starten 5 maart 2018. Gedurende de eerste drie maanden zal het kruispunt zijn afgesloten voor verkeer en moet omgereden worden via de Via Regia. De werkzaamheden in totaal duren ongeveer een jaar.
- Naar verwachting wordt de rotonde in Veldwezelt in 2019 gereconstrueerd tot een ruimere rotonde.
- Werkzaamheden aan de Tongerseweg dienen afgestemd te worden met deze werkzaamheden in Veldwezelt en Smeermaas.
- Op lange termijn (2030) zal – na ontleeming van steenfabrieken – het watergebonden bedrijventerrein Albertknoop worden ontwikkeld. Dit zal naast binnenvaart ook leiden tot meer verkeersbewegingen over de weg.
- Vermoedelijk zal ook Van Meers Transport uitbreiden in de nabije toekomst, hetgeen tot meer vrachtbewegingen zal leiden.
- Op het Europark liggen ook nog een aantal percelen vrij waarop bedrijven zich kunnen vestigen.
- Tijdens het gesprek wordt ook een variant besproken waarbij een vrachtverbod geldt op meerdere grensoverschrijdende wegen (m.u.v. Brusselseweg-Belvédèrelaan) in combinatie met de nieuwe omleidingsweg Smeermaas, die dan ook door grensoverschrijdend vrachtverkeer gebruikt kan worden. De omleidingsweg zou kunnen bijdragen aan de vermindering van overlast nabij de overige grensoverschrijdende wegen.
- Gemeente Lanaken betreurt dat hierover niet eerder een overleg heeft plaatsgevonden, dat ze dit eventuele voornemen hebben moeten vernemen uit de pers.
- Gemeente Lanaken zal een formeel standpunt opstellen en dit aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken.
- De gemeente Lanaken verzoekt om informatie van de uitgevoerde tellingen (incl. cijfers licht vrachtverkeer en overig verkeer) beschikbaar te stellen voor de 3 grensoverschrijdende wegen. Deze informatie is in onderstaande tabel weergegeven.

Memo



Motorvoertuigen per etmaal nabij grensovergang met gemeente Lanaken

	Licht verkeer (personenauto's)	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer	Totaal gem. werkdag
Brusselseweg	9.217	303	221	9.741
Boscherweg	9.994	800	156	10.950
Via Regia	9.890	226	231	10.346

Memo



Gemeente Maastricht

Gemeente Riemst
t.a.v. Pieter Walbers

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Vrachtwagenverbod Maastricht-West	1 december 2017	-
BEHANDELD DOOR	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
RAJ (Rik) Lebouille	+31 43 350 4637	-
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
rik.lebouille@maastricht.nl	-	-

Overleg gemeente Riemst en gemeente Maastricht, maandag 27 november 2017

Aanleiding

In opdracht van de gemeenteraad van Maastricht is in 2016 een onderzoek gestart naar mogelijke verkeersmaatregelen die de overlast voor bewoners als gevolg van (vracht-)verkeer verminderen. In Maastricht-West – met name langs de Tongerseweg – wordt overlast ervaren door vrachtverkeer in de vorm van trillingen, geluid, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid.

Het college van Burgemeesters en Wethouders van Maastricht heeft op basis van dit onderzoek afgelopen juni 2017 besloten de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) te reconstrueren. Tijdens deze reconstructie wordt de huidige te zwakke wegfundering vervangen. Hierdoor zal de trilling- en geluidhinder als gevolg van vrachtverkeer verminderen. Ook zal bij het ontwerp van het nieuwe profiel aandacht gegeven worden aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor onder meer voetgangers en fietsers. Daarnaast heeft het college besloten af te zien van het invoeren van een vrachtwagenverbod. Het besluit van het college is genomen onder voorwaarde dat de gemeenteraad met dit besluit instemt.

Tijdens een drietal informatieve raadsessies (zogenaamde stadsrondes) de afgelopen maanden is door bewoners van de Tongerseweg, en ook andere buurten in Maastricht-West aangegeven dat zij een vrachtverbod willen. De gemeenteraad van Maastricht debatteert op 12 december a.s. over dit dossier. Hierbij zal naar verwachting ook het door bewoners gewenste vrachtwagenverbod onderdeel zijn van het debat.

In het gesprek met gemeente Riemst zijn het onderzoek naar de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod en de onderzochte varianten besproken. Verder is gesproken over de gevolgen van een dergelijk verbod op het Vlaamse wegennet.

Memo



Bevindingen en opmerkingen

- Gemeente Riemst is akkoord met het collegebesluit van juni, waarin wordt voorgesteld om de Tongerseweg te reconstrueren. Dit met inbegrip van de snelheidsremmer op de grens.
- Na een besluit over de reconstructie Tongerseweg zal Maastricht het ontwerp van de snelheidsremmer bij de grensovergang in overleg met Riemst finaliseren.
- Gemeente Riemst is geen voorstander van een vrachtwagenverbod.
- De N79 Maastrichtersteenweg – Tongerseweg (een categorie 2 weg) is ingericht en bedoeld voor regionaal verkeer inclusief vrachtauto's.
- Gemeente Riemst krijgt geen klachten over vrachtverkeer en bovendien is het aantal vrachtauto's niet hoger dan gebruikelijk op dit type weg. Een vrachtwagenverbod zal er voor zorgen dat vrachtverkeer een nieuwe route gaat zoeken via wegen die minder geschikt zijn, zoals de N671 (Riemst-Visé). Om deze reden is ook een variant met alleen een verbod op de Tongerseweg niet wenselijk.
- Effecten van de tol zijn niet of nauwelijks merkbaar volgens de gemeente Riemst.
- De Maastrichtersteenweg tussen Riemst (vanaf het deel dat al is aangepakt) en de grens zal naar verwachting de komende 10 jaar niet worden aangepakt.
- Er zijn geen grote ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente voorzien. Wel is een verdubbeling van het huidige oppervlak (uitbreiding met 50 ha.) van het bedrijventerrein Tongeren Oost voorzien met logistieke bedrijvigheid gericht op de autoweg E313.
- De door Lanaken geopperde variant via de nieuwe omleiding Smeermaas is wellicht een lange termijn optie. Dit betekent wel een noodzakelijke aanpassing van de T-kruising N78/N79 en de rotonde in Veldwezelt.
- Gemeente Riemst zal een formeel standpunt opstellen en dit aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken.

Memo