

Verslag van de bijeenkomst Gemeente Maastricht – Comité Tongerseweg Veilig, gehouden op maandag 28 juni 2004 vanaf 20:00 uur, Tongerseweg 241

Aanwezigen:

Comité:

Gemeente:

Jean Demollin (SOG, afd. Verkeer)  
Rian Vissers (SBF, integraal beheer)

Verhinderd:

## 1 Voorgeschiedenis en aanleiding

Bewoners van de Tongerseweg maken zich al sinds mensenheugenis zorgen over de veiligheid en leefbaarheid in hun straat. Letterlijk! Een ruim 80-jarige die haar hele leven aan de Tongerseweg heeft gewoond herinnert zich niets anders. Sinds 1992 is het comité Tongerseweg Veilig actief. Soms meer, in andere perioden wat minder. Op 19 december 2001 is het laatste overleg met een ambtenaar van de Gemeente Maastricht geweest. Toen zijn onder andere de afspraken nagelopen die zijn gemaakt in vervolg op het laatste formele beslisstuk van de gemeente over de Tongerseweg, de collegenota 2001-15481, *Verbeteringsvoorstellen leefbaarheid en veiligheid Tongerseweg*, die door het college op 15 mei 2001 is vastgesteld conform het voorstel van de directeur SOG. Een aantal bewoners heeft recentelijk individueel de gemeente herinnerd aan gemaakte afspraken die niet werden nagekomen. Zij ontvingen allen ongeveer hetzelfde antwoord, waarin de gemeente onder andere aangaf liever zaken te doen met een vertegenwoordiging dan met allemaal individuele burgers. Hierop heeft het comité het initiatief genomen tot dit overleg.

## 2 Welkom

De voorzitter geeft in een welkomstwoord aan dat het niet de bedoeling is de vertegenwoordigers van de gemeente te confronteren met de woede van een hele buurt, maar dat toch een overleg hoog nodig is. Op dit moment staat de wijzer wat betreft de naleving van de gemaakte afspraken de wijzer niet in "groen", zoals in de antwoorden aan de individuele briefschrijvers wordt gesuggereerd. De leden van het comité zijn ontevreden met de situatie en met de informatievoorziening en naleving van afspraken. Het is teleurstellend dat de initiatieven steeds van de bewoners moeten komen en opvallend dat er pas een opleving in de activiteiten van gemeentezijde lijkt plaats te vinden als er weer eens aan de bel wordt getrokken.

Het comité heeft twee aandachtsgebieden: veiligheid voor alle weggebruikers en leefbaarheid voor de aanwonenden. Sinds het vorige overleg zijn er twee nieuwe factoren in beeld gekomen: de luchtzuiverheid en de wijziging in de verkeersstromen die het comité toeschrijft aan de nieuwe tunnel in Luik. In RIVM-rapporten is eenduidig vastgesteld dat de

fijnstofsituatie in Maastricht ernstig is, waarbij de Tongerseweg speciaal wordt vermeld. De tunnel in Luik en wijzigingen in de bebording in België leiden tot steeds meer vrachtwagens op de Tongerseweg. Metingen van aantallen getotaliseerd per etmaal zeggen niet zoveel, omdat de overlast zich met name concentreert in de vroege ochtend (5-7) en in de avond. Op andere tijden blijven de meeste vrachtwagens weg, omdat het afsteekje (Luik-A2) door de grotere verkeersdrukke in de stad geen voordeel oplevert. Door die tijden is de inbreuk op het welzijn groter dan de kale getallen doen vermoeden.

Het is het comité bekend dat de Tongerseweg een hoofdverkeersader is, en daar gaan de bezwaren ook niet over. De vraag is 1. hoe kan op dit moment de overlast zoveel mogelijk worden beperkt en 2. duidelijkheid over het groot onderhoud dat voor 2006 is toegezegd. Eind 2005 worden de budgetten voor 2006 in de begroting vastgesteld, dus begin 2005 moet worden begonnen met de voorbereiding. Daar wil het comité bij betrokken worden.

De heer Demollin geeft aan dat volgens hem de afspraak was 1 x p.j., op initiatief van de bewoners (comitéleden spreken dit tegen). Hij heeft zelf de beantwoording van de individuele brieven gedaan. Het ging steeds om ongeveer hetzelfde, maar nuanceringen in toon.

### **3 Vrachtverkeer**

Metingen een aantal maanden geleden gaven geen bijzonderheden aan, maar toch bestond ook bij de gemeente de indruk dat er veranderingen zijn. Het is nu technisch mogelijk op de meetlus in "de kuil" onderscheid te maken tussen personenwagens en vrachtverkeer. Onlangs is een meting van vrachtverkeer gestart. Er wordt 24 uur per dag gemeten. Gebruikelijk is dat gedurende enkele weken wordt gemeten. Dat zal ook in dit geval gebeuren. Tussen nu en enkele weken komen de meetresultaten beschikbaar.

De meting vergelijkbaar met de oude (handmatige) metingen, zodat conclusies kunnen worden getrokken over de ontwikkelingen.

Afspraak: uiterlijk 1 augustus ontvangt het correspondentieadres de resultaten van de metingen
--

### **4 Luchtzuiverheid**

De luchtzuiverheid in de omgeving van de Tongerseweg lijdt ernstig onder de zware verkeersbelasting. Dit is een nieuw aandachtspunt voor het comité.

Het comité wijst op een rapport van het RIVM, waarin de Tongerseweg als een van de probleemwegen qua fijnstof wordt aangemerkt. Het comité spreekt de verwachting uit dat voor de "ergste" wegen het eerst naar verbetermaatregelen zal worden gezocht.

Volgens de heer Demollin kan het zijn dat de fijnstofsituatie gerelateerd is aan de onderhoudstoestand van de weg. Het comité vindt dat de gemeente door de stoplichten aan de Javastraat als doseersysteem voor de binnenstad te gebruiken de toch al ernstige fijnstofsituatie nog eens verergert door extra stilstaand en optrekkend verkeer te veroorzaken.

Afspraak: dhr. Demollin vraagt bij zijn collega's van de afdeling Milieu naar het betreffende rapport van RIVM (toevoeging notulist: er zijn meerdere onderzoeken verricht, o.a. door TNO Er is een verzamelrapport beschikbaar van de milieufederaties. Zie ook Stadsvisie 2030 en het bijlagenboek daarbij.
---

### **5 Sluipverkeer**

Volgens het comité is een groot deel van het (vracht)verkeer sluipverkeer dat een kortere doorsteek maakt naar de A2. Regelmatige eigen waarnemingen bevestigen dit. De besparing is ca. 10 km. Het comité verklaart de Gemeente Maastricht voor gek dat ze overlast en hogere onderhoudslasten accepteert voor doorgaand verkeer dat geen enkele bijdrage aan de stadseconomie levert. Als Gemeente Maastricht kans ziet dit sluipverkeer terug te dringen zijn besparingen op wegonderhoud te realiseren doordat de hoofdwegenstructuur minder

belast wordt. De heer Demollin werpt tegen dat de gemeente de weg niet zomaar kan sluiten voor vrachtverkeer. Het comité vindt dat dat best kan, andere steden doen dat ook (Rotterdam). En een alternatief is de route onaantrekkelijk te maken voor grote wagens, bv. door rotondes. Dan loont die 10 km routebekorting niet meer en is de verleiding weg zonder dat het lokale bestemmingsverkeer onmogelijk wordt gemaakt de stad in te komen.

Zolang de gemeente wel sluiptverkeer van vrachtwagens op de Tongerseweg wil accepteren omdat deze nu eenmaal onderdeel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur moet zij ook de consequenties daarvan aanvaarden en voor daarbij passende onderhoudsniveau zorgen.

Het comité is het eens met de heer Vissers dat over dit soort keuzen geen zaken kunnen worden gedaan met ambtenaren, maar alleen met de wethouder. Wel wordt de beide ambtenaren gevraagd om de wethouder positief te adviseren. Het burgerinitiatief lijkt het comité verder een geschikt instrument om deze afweging eens in de Raad te brengen.

## 6 Trillingen

De trillingen die worden veroorzaakt door de vrachtwagens geven veel overlast, vooral door de tijden waarop wordt gereden. De weg is niet berekend op de huidige functie en gebruikintensiteit. Of er wel of niet toename is vindt het comité niet relevant; de huidige belasting is teveel. Er moet worden bezien hoe de weg aan de huidige functie kan worden aangepast.

Volgens de heer Vissers zijn forse maatregelen nodig om de weg in de conditie te brengen die adequaat is voor haar functie (hoofdverkeersweg). Alleen als de weg wordt uitgebroken, en onder het asfalt een homogeen funderingspakket wordt gelegd van gelijke dikte is te garanderen dat het beter wordt met de trillingen. De weg is 200 jaar oud, en ligt nu 1 mtr. boven peil. De soorten en dikte van de aan te brengen lagen zijn afhankelijk van de omstandigheden, zoals de grondslag (bv. zand of veen), de helling, het aantal asovergangen en de belasting per as. In Maastricht wordt gemiddeld 40 cm fundering gelegd en 22 à 23 cm asfalt. De bomen staan kort op de weg. Er moet vrij diep worden ontgraven en de wortels zitten in het pakket. Dat gaat extra geld kosten. De insteek zal zijn om zoveel mogelijk groen te bewaren. De bomen kunnen nog een tijd mee; het zijn linden en die kunnen wel 400 jaar oud worden.

Als indicatie voor de kosten van zo'n reconstructie (van de grens tot de Javastraat) noemt de heer Vissers een bedrag van enkele miljoenen euro's. Dan ben je wel voor een flinke tijd klaar; de afschrijvingsperiode is 40 jaar en na 20 jaar komt het eerste groot onderhoud.

## 7 Naleving afspraken

Nu er lange tijd nauwelijks activiteiten zijn waargenomen wordt het comité door buurtgenoten aangesproken als te laks. De irritatie is inmiddels groot en de actiebereidheid hoog.

De afspraken die in het verleden met de wethouders gemaakt staan volgens de heer Demollin nog steeds. Verkeerszaken vallen onder wethouder Aarts, wegonderhoud onder Keijmis. Demollin noemt een budget van € 700.000 voor de vernieuwing; volgens het comité zijn eerder hogere bedragen toegezegd. Volgens de ambtenaren hebben de wethouders desgevraagd toegezegd te proberen er extra geld bij te geven.

Het comité stelt nog eens duidelijk dat we het hier niet hebben over afspraken die zijn geaccepteerd als een redelijke uitkomst voor beide partijen, maar om toezeggingen die simpelweg moesten worden geaccepteerd omdat het "slikken of stikken" was. En nu blijken zelfs die afspraken niet te worden nagekomen.

Het feit dat alles zo traag gaat en dat je er eerst naar moet vragen doet het vertrouwen zakken. Een aantal (niet alle!) onderwerpen die waar het niet goed mee gaat passeren de revue.

## 7.1 Onmiddellijk repareren

Na een melding van gaten in de weg moet lang worden gewacht op reparatie, terwijl "onmiddellijk repareren" was beloofd. Toelichting Vissers: om zuinig te kunnen werken wordt dit type reparatie "verzameld" omdat asfalt warm aangebracht moet worden. Als er genoeg volume is wordt een rit gepland langs alle te repareren locaties in de hele stad. Dit is echt geen ondergeschoven kindje; de gemeente probeert de doorlooptijd van meldingen naar twee dagen te krijgen. Maar in dit geval is dat lastig. Wel kan binnen enkele dagen worden teruggekoppeld wanneer de reparatie verwacht mag worden

Verzoek: het comité ontvangt graag een opgave van hoeveel van die ritten per jaar worden gereden om de noodzaak van die lange wachttijden beter te kunnen begrijpen.

## 7.2 Toezegging reconstructie in 2006

Nog geen voor het comité waarneembare voorbereidingsactiviteiten. Wel de toevoeging van het woord "misschien" bij de verwijzing naar de nieuwe toplaag die voor 2006/2007 zou zijn voorzien. Dat "misschien" verontrust het comité. Vissers zegt dat gebrek aan geld een probleem is.

Het comité wil kunnen volgen dat de toezeggingen daadwerkelijk worden voorbereid, want als de reconstructie eind 2005 niet in de begroting staat gaat het natuurlijk niet door (tenzij de Raad dit bij de begrotingsbehandeling rechtzet). Wat is de planning, met wie kunnen we de afstemming van de reconstructie op onze wensen bespreken, wie gaat zich bezighouden met het zoeken van uitbreidingsmogelijkheden voor het budget zoals de wethouders hadden beloofd, etc.

Demollin waarschuwt dat het feit dat de Tongerseweg voor 2006 op de lijst staat nog geen garantie is dat er ook daadwerkelijk een reconstructie komt. Er kunnen tegenvallers zijn, bv. dat uit proefboringen blijkt dat het riool moet worden vernieuwd. Dan gaat het meer kosten en moet de politiek een keuze maken. Het comité vindt dat het dan de taak is van de ambtenaren om de politiek erop te wijzen dat hier een verantwoordelijkheid ligt, aangezien er heel lang niets substantieels aan deze weg is gedaan, terwijl het een hoofdverkeersader is en de slijtage en overlast die dat veroorzaakt almaar toenemen.

Verzoek: het comité op de hoogte houden van de voorbereiding van de plannen voor groot wegonderhoud in 2006.

## 7.3 Onderzoeken verbeteren fundament

Er waren onderzoeken toegezegd naar de mogelijke wijze om het fundament te verbeteren. Niets meer over gehoord.

Verzoek: het comité op de hoogte brengen van de resultaten van deze toegezegde onderzoeken.

## 7.4 Verkeerscontroles

Het comité is het niet eens met de stelling dat er volgens de afspraken "veel controles" zijn. 3 per maand een uurtje is echt onvoldoende.

Verzoek: intensievere controles conform de toezeggingen

## 7.5 Permanente flits

Volgens de gemeente is een permanente flitspaal niet mogelijk. Maar het comité meent dat deze wél is toegezegd.

Verzoek: alsnog voorzien in toegezegde permanente flitspaal.

## 7.6 Attentieborden “u rijdt te hard”

De twee vaste flitsborden “u rijdt te hard” die de heer Hogerheide aan het comité had toegezegd voor 2003/2004 zijn nog steeds niet geplaatst. Dat zal echt dit jaar gebeuren. Aanspreekpunt is de heer Eugene Willems.

Indertijd heeft de heer Hogerheide gezegd dat de attentieborden alleen in eerste instantie werken, maar dat het effect verdwijnt als niet wordt gehandhaafd. Volgens de heer Visser blijkt de flitsers op de Brusselseweg de snelheid daar goed te drukken

Een van de leden van het comité heeft uitgezocht dat de leverancier van de attentieborden bijpassende flitsers levert. Die noodzakelijke handhaving is dus eenvoudig te regelen.

Afspraak: Nog dit jaar wordt voorzien in de toegezegde attentieborden. Verzoek: direct een flitsers bijplaatsen voor de handhaving.

## 8 Structureel versus incidenteel onderhoud

Het comité vindt de stelling van de gemeente dat er geen geld is geen voldoende reden om van onderhoud af te zien. Er kan ook gekeken worden naar efficiënt werken. Als voorbeeld wordt aangehaald dat na melding een wagen met drie man kwam om een dode tak weg te halen. Zo wordt het inderdaad onbetaalbaar. De heer Vissers legt uit dat dit de calamiteitendienst is. Eigenlijk zou een algemene onderhoudsopdracht naar een extern bedrijf moeten, maar daar is geen geld voor.

De bewoners denken dat steeds maar calamiteiten verhelpen op den duur meer kost dan structureel onderhoud. Desgevraagd kan Visser niet aangeven op welke wijze de afweging structureel vs. incidenteel onderhoud wordt gemaakt. Hij noemt verkeersveiligheid en sociale veiligheid als criteria die worden gehanteerd bij de prioritering van onderhoud.

Het is onder de aandacht van de wethouders gebracht dat voor € 700.000 niet de benodigde verbeteringen zijn te realiseren. Maar de vraag is waar dat extra geld vandaan moet komen.

Het comité vindt dat sinds gemeente eigenaar is het onderhoud veel slechter is geworden dan toen de provincie nog eigenaar was. Die zorgde voor goed structureel onderhoud. Daardoor hoefden bewoners nooit te bellen voor incidenteel onderhoud (calamiteiten).

Verzoek: het comité informeren over de wijze waarop prioritering voor onderhoud tot stand komt

## 9 Geluidsbeperkend asfalt

De gemeente wil graag geluidsbeperkend asfalt leggen, dat vermindert het lawaai met 2 à 3 decibel, wat enorm scheelt. Ook hier geldt: het budget is zeer beperkt.

Verzoek: het comité op de hoogte brengen van mogelijkheden en plannen

## 10 Snelheid

De vaak hoge snelheden en de daarmee samenhangende trillingen op de Tongerseweg tussen de grens en de Javastraat vormen nog steeds een probleem. Die snelheid moet onder controle worden gebracht, vindt het comité. De wijze waarop dat gebeurt is vanzelfsprekend aan de gemeente, maar het comité heeft wel een aantal ideeën. Zo moet de bebording natuurlijk in orde zijn (er ontbreken nu borden) en handhaving is belangrijk.

Toezegging: de klacht over de bebording wordt intern besproken bij de gemeente. Cijfermateriaal over de handhaving wordt opgevraagd bij de politie. Het comité wordt geïnformeerd wanneer deze gegevens beschikbaar komen. De huidige verwachting is dat dit half augustus zal zijn

## 11 Tongerseweg vergeleken met andere hoofdwegen

Visser en Demollin laten de andere invalswegen de revue passeren. In de Akersteenweg zitten wél een paar verkeerslichten meteen als je de bebouwde kom binnenkomt. De Terblijterweg heeft een grondwal en verkeerslichten. Meersenerweg is ook een probleemgeval met zware geluidsbelasting door de A2 en het ontbreken van een geluidsscherm, waardoor het geluid heen en weer kaatst. De Ambyerstraat heeft last van veel oneigenlijk verkeer / sluijverkeer. De Bosscherweg en de Brusselseweg zijn hoofdwegen die qua veiligheid net zo veel zorgen geven als de Tongerseweg. Veiligheid wordt afgemeten aan aantal en ernst van de ongevallen.

Het comité vindt veiligheid een deel van de totale problematiek. De laatste tijd vallen de ongevallen mee, omdat de bewoners zo langzamerhand de risico's kennen en extra voorzichtig zijn. En aan de Brusselseweg wonen niet zoveel mensen. De bewoonbaarheid vormt geen probleem op die andere wegen. En de weg naar Margraten (dezelfde N278 als de Tongerseweg, maar dan in oostelijke richting) is door de provincie helemaal opgeknapt. Comitéleden begrijpen niet hoe dat nu kan; deze weg zal vast ook lang op de lijst hebben gestaan, maar hij was er beter aan toe dan de Tongerseweg nu en er is minder bewoning.

## 12 Overleg met gemeente Riemst

De gevolgen van wijzigingen in de bebording in België zijn duidelijk te merken. Het verkeer wordt nu naar de Maastrichtersteenweg geleid. Dat kan anders. En de handhaving van de maximumsnelheid kost meer moeite dan nodig doordat automobilisten op de Belgische voortzetting van de weg 70 km/u mogen rijden. Zou vanaf de brug over het kanaal tot de grens de maximum snelheid 50 km/u zijn, dan zullen de overschrijdingen op de Tongerseweg ook minder groot zijn, denkt het comité. En voorheen waren er borden die het verkeer naar Maastricht via Veldwezelt leidden, maar die richtingborden "Maastricht" zijn verdwenen.

Het comité zou graag zien dat er nu eens een diepteonderzoek komt naar de verkeersstromen naar, in, door en rondom de stad en de effecten van de situatie in de omliggende Belgische gemeenten (incl Luik) daarop. Een regionale benadering is noodzakelijk en het comité verwacht van een gemeentebestuur dat het over de stadsgrens heen kijkt.

Desgevraagd wordt bevestigd dat het college regelmatig overlegt met het college van Riemst; het overleg is zelfs beter dan met sommige andere naburige Belgische gemeenten. Maatregelen ter bevordering van veiligheid en leefbaarheid langs de Tongerseweg, zoals snelheidsbeperking en weren van doorgaand vrachtverkeer, zijn echter bij weten van de ambtenaren nooit aan de orde gesteld. Zij zullen het college dringend aanraden deze zaken aan de orde te stellen en een beroep te doen op Riemst om te helpen de problemen op de Maastrichtse voortzetting van de Maastrichtersteenweg te verlichten

Toezegging: aan het college zal dringend worden geadviseerd om in het reguliere overleg met de gemeente Riemst ook eens de verkeerssituatie op de Maastrichtersteenweg / Tongerseweg te agenderen.
--

## 13 Subsidies.

Omdat de financiën kennelijk een grote rol spelen vraagt het comité of er ooit wel eens is geprobeerd subsidies te vinden. Indertijd is als aanknopingspunt voor een subsidie de naam van een contactpersoon bij VROM doorgegeven, maar daar lijkt geen opvolging aan te zijn gegeven. Nu is die specifieke subsidie niet meer beschikbaar.

Demollin vermeldt dat er subsidies bestaan op verkeersveiligheidsaspecten. De provinciale subsidiepot voor duurzame veiligheid wordt verdeeld op basis van programma's van gemeenten in een bepaald jaar. Of er subsidies te krijgen zijn i.v.m. luchtkwaliteit weet

Demollin niet. I.v.m. luchtkwaliteit bij de A2 moet nergens op gerekend worden, daarvoor is de afstand te groot.

## **14 Gevolgen werk A2**

Als de werkzaamheden aan de A2 gaan beginnen zal het verkeer vast alternatieve routes gaan zoeken. Daarom moet tegen die tijd de Tongerseweg in orde zijn, een extra reden om toch vooral in 2006 dat groot onderhoud te doen.

## **15 Toekomstige ontwikkelingen in de wegenstructuur**

De vraag komt op tafel in hoeverre rekening wordt gehouden met de nieuwe brug een nieuwe ring om de stad (Lanakerveld) Dat zou een belangrijke ontlasting kunnen opleveren voor de Tongerseweg. Demollin geeft aan dat het hier gaat om herijking van de structuurschets Maastricht west. Met stippellijn is een verbinding aangegeven tussen de Brusselseweg en de Tongerseweg. Dwz: in de verre toekomst mogelijk een idee. Bij de verdere ontwikkeling van Lanakerveld en Belvedere komt die weg ook aan de orde. Demollin weet niet wie de verantwoordelijke is voor herijking Maastricht west. Hij zal aangeven wanneer die herijking in procedure komt, d.w.z. openbaar wordt.

Het comité wijst erop dat grond op het tracé tegenstrijdigerwijze ook aan andere projecten wordt toegewezen. De gemeente zou haar eigen glazen kunnen ingooien met tegenstrijdige voornemens.

Toezegging: het comité wordt erop geattendeerd als de herijking Maastricht west in procedure komt
---

## **16 Vervolgoverleg**

Het comité vindt dat de frequentie van de overleggen iets omhoog moet. Dit was in ieder geval een positief gesprek. De bewoners zouden ook wel weer eens met de wethouders willen overleggen. Als het verslag bij de gemeente is ontvangen zal Demollin overleggen met de wethouders wanneer het gewenste overleg kan plaatsvinden. Tenslotte wordt toegezegd het comité te laten weten wie de opvolger is van de heer Hogerheijde, met wie de bewoners voorheen contact hebben gehad.