

Q&A Verkeersmaatregelen Maastricht-West

Versie: Concept 30 oktober 2017

Ter voorbereiding van een extra informatieronde met als onderwerp Vrachtverbod Maastricht-West en een reconstructie Tongerseweg op 31 oktober zijn zoveel als mogelijk de inhoudelijke vragen die zijn gesteld bij de afgelopen stadsrondes op 5 september en 3 oktober j.l. geïnventariseerd en beantwoord.

Problematiek

1. *Bewoners van de Tongerseweg spreken over overlast in de vorm van trillingen, geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Hoe wordt hier op basis van de onderzoeken naar gekeken?*

Luchtkwaliteit

Op gebied van luchtkwaliteit worden geen wettelijke normen overschreden langs de Tongerseweg. Er is door vermindering van verkeer wel winst te behalen op het gebied van uitstoot van schadelijke stoffen. Die winst wordt echter beperkt door het autonoom schoner worden van het wagenpark en de achtergrondconcentraties in Maastricht. Om deze reden is op basis van eerder onderzoek niet gekozen voor het uitwerken van een milieuzone op de Tongerseweg.

In de stadsrondes werd CO₂ vaker in verband gebracht met luchtkwaliteit. De uitstoot van CO₂ is relevant bij het vraagstuk over mondiale klimaatverandering, maar geen veroorzaker van slechte luchtkwaliteit. Een vrachtverbod zorgt door omrijden bovendien mogelijk voor meer CO₂ uitstoot in plaats van minder.

Geluid

Wegverkeer veroorzaakt een geluidbelasting op aanliggende woningen. In sommige gevallen is die te hoog en dienen maatregelen uitgevoerd te worden. De Tongerseweg is in Maastricht een van de wegen die is aangewezen om een geluidsaneringsprogramma uit te voeren. In het verleden is met tot doel een geluidreductie te realiseren zogenaamd stil asfalt gebruikt. Dit type absorbeert het geluid van het wegverkeer meer dan reguliere soorten asfalt.

Geluidhinder in een woning als gevolg van wegverkeer kan ook worden verminderd door de woning te isoleren. De Rijksoverheid heeft een wettelijke verantwoordelijkheid om in geval van normoverschrijding maatregelen te treffen. Het landelijke Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) heeft hiervoor richtlijnen opgesteld en besluit wat de hoogst toelaatbare waarden is. Op dit moment ligt een akoestisch onderzoek ter toetsing bij Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV). Na deze toets en het bijbehorende besluit van de Rijksoverheid kan een saneringsprogramma worden uitgevoerd.

Dit zal betrekking op een deel van de woningen. Op basis van woningonderzoek wordt een saneringsprogramma opgesteld dat BSV door middel van subsidie financiert en waarbij gemeentes vervolgens het saneringsprogramma uitvoeren. Op basis van onderzoek worden bewoners/eigenaren van woningen waarbij volgens de landelijke richtlijnen sprake is van een overschrijding aangeschreven met een voorstel tot maatregelen. Wanneer bewoners/eigenaren

instemmen met het uitvoeren van de maatregelen worden deze verder voorbereid (sluiten van overeenkomst, bestek en aanbesteding) en uitgevoerd.

Trillingen

LievenceCSO Milieu BV heeft in opdracht van gemeente Maastricht een trillingsonderzoek uitgevoerd in vier woningen gelegen aan de Tongerseweg te Maastricht. Het trillingsonderzoek wijst uit dat er een verband is tussen zwaar vrachtverkeer en trillingen in de woningen. De meting toont aan dat sprake is van hinder door zwaar verkeer. De gemeten maximale trillingssterkte in meerdere woningen van de steekproef was op verschillende momenten van de dag hoger dan de streefwaarde. Het risico op schade als gevolg van trillingen door het (zwaar)verkeer aan de woningen is echter aanvaardbaar klein, namelijk kleiner dan 1%.

Verkeersveiligheid

Op basis van verkeersongevallengegevens blijkt dat er geen sprake is van bovengemiddeld veel ongevallen op de Tongerseweg. Wel is op basis van metingen geconstateerd dat relatief hard wordt gereden door het wegverkeer. Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers ervaren hierdoor de weg als minder veilig. De weginrichting zou meer dan nu kunnen bijdragen aan de veiligheid van fietsers en voetgangers.

2. Vaak wordt gesteld dat vrachtauto's (internationaal transport) steeds zwaarder en langer wordt, klopt dit? Bestaan er maximum tonnages?

Maximum tonnage

Nederland hanteert een maximum gewicht van 50 ton per voertuig, waarbij er nog aanvullende richtlijnen zijn per aslast. Deze hangt af van de voertuigconfiguratie.

Maximumlengte

Lengte van een combinatie van bedrijfsauto met aanhangwagen: De lengte van deze combinatie mag niet meer bedragen dan 18,75 meter. Hierop zijn uitzondering:

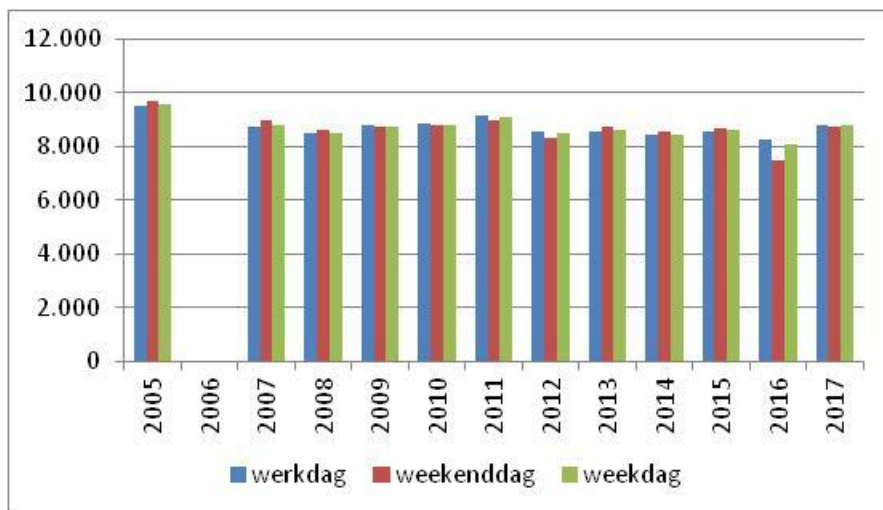
- combinaties van kermis- of circusvoertuigen: 24,00 meter
- LZV's (Lange Zware voertuigen):

Deze voertuigen krijgen een ontheffing van de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer).

Gemeente Maastricht sluit hierbij aan. LZV mogen alleen gebruik maken van het hoofdonthoudingsnet van Maastricht (inclusief Tongerseweg). Bij aanvragen die gemeente Maastricht binnen komen wordt, waar mogelijk, de Tongerseweg ontzien.

3. Is het drukker geworden de afgelopen jaren?

Meting van de verkeersintensiteit ter hoogte van het verkeerslicht bij de Javastraat gedurende de maand september van 2005 tot en met 2017 laat geen grote fluctuaties zien. Van een groei in het verkeer lijkt geen sprake. In onderstaand figuur staat de gemiddelde intensiteit op een werkdag, weekenddag en weekdag.



4. *Wat is de status / functie van de Tongerseweg?*

De Tongerseweg is conform de vigerende wegcategory van gemeente Maastricht een hoofdontsluitingsweg. De Tongerseweg vormt een van de ribben die samen met de A2 als ruggengraat tot de hoofdwegenstructuur behoort.

De Tongerseweg maakt onderdeel van het regionaal verbindend wegennet (RVWN) en het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer van Provincie Limburg. De Tongerseweg is geen onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer van Provincie Limburg.

De weg heeft een lokale en regionale functie. Behalve de ontsluiting van direct aangelegen woongebieden zoals Wolder, Daalhof en Campagne verbindt de weg ook Tongeren en Riemst met Maastricht.

5. *Welke belang heeft de Tongerseweg voor het vrachtverkeer?*

De Tongerseweg heeft voor het vrachtverkeer net als personenverkeer een lokale en regionale functie. Behalve bevoorrading van winkels en bedrijven langs en rondom de Tongerseweg wordt de weg ook gebruikt door vrachtverkeer met herkomst of bestemming op regionale bedrijventerreinen zoals ENCI, bedrijventerrein Maastricht-Eijsden, De Breijnder Margraten, Wyckerpoort-Noord, etc. Maar ook bedrijventerreinen in Belgisch Limburg zoals Tongeren Overhaam en Tongeren Oost.

Bedrijven hebben een economisch belang bij efficiënt transport van grondstoffen en (half-) fabriekaten. De prijs van transport bepaalt mede de prijs van hun producten en dus hun concurrentiepositie. Omrijden kost geld. De ingeschakelde vervoerder zal de kosten hiervan doorberekenen op de verlader (de ondernemer die goederen willen ontvangen of versturen). Hiermee stijgen de productiekosten en verslechtert de concurrentiepositie van de betreffende ondernemer.

6. *Waarom wordt alleen naar het deel Javastraat – Grens gerefereerd?*

Er is niet alleen naar dit deel van de Tongerseweg gekeken. Naar aanleiding van de motie is een brede insteek gekozen waarbij de gehele verkeerstructuur van Maastricht-West onderdeel was. Na onderzoek is in de raadspeiling begin 2017 gekozen om op een aantal kansrijke maatregelen te focussen. Hierbij zitten een vrachtwagenverbod op vijf grensovergangen met Vlaanderen

(waaronder Tongerseweg) en een reconstructie van de Tongerseweg deel Javastraat – Grens. Ter hoogte van dit deel is de fundering slecht en is er winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid, trillingen en geluid.

Vrachtverbod

7. Waarom is vooral gekeken naar een verbod bij de grensovergangen?

Een vrachtverbod op de gehele Tongerseweg maakt het bevoorraden van winkels en bedrijven langs de Tongerseweg onmogelijk. Er zullen dan ontheffingen moeten worden afgegeven. Dat geldt ook voor eventuele verhuis- en vuilniswegen. Een verbod uitsluitend ter hoogte van de grens is even effectief als het gaat om doorgaand vrachtverkeer, is eenvoudiger te handhaven en veroorzaakt minder administratieve lasten.

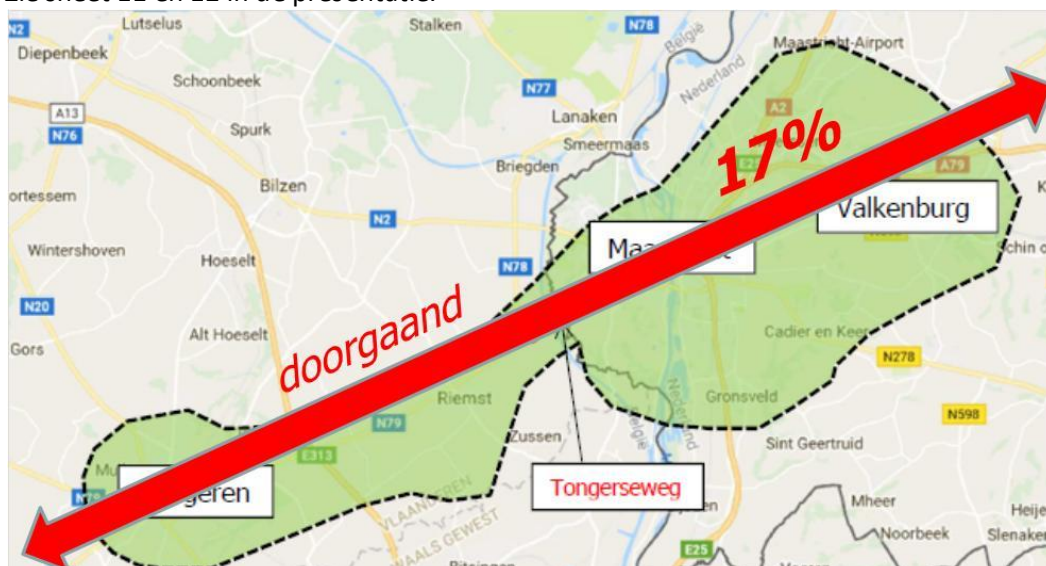
8. Wanneer een vrachtverbod wordt ingediend op de Tongerseweg verplaatst dit verkeer naar andere routes. Welke? En met welk percentage grofweg?

Bij invoering van een verbod op de Tongerseweg verdeelt het vrachtverkeer zich over ander wegen. Aan de hand van een verkeersmodel is een inschatting gemaakt. Een klein deel (ca. 5%) rijdt niet meer door Nederland, maar via Luik naar Duitsland. Een klein deel rijdt via de Cannerweg (ca. 11%) en de A2 bij Eijsden (ca. 6%) Maastricht binnen. Het overgrote deel rijdt via de Via Regia Maastricht binnen (79%). De route via Smeermaas is voor het verkeer dat oorspronkelijk om de Tongerseweg zat te veel om.

Toename Cannerweg (grens)	11%	}	Nobellaan	46%	Aanlanding N'brug	30%	Noorderbrug	15%
Toename Via Regia (grens)	79%		Via Regia	34%	Annalaan	18%		
Toename A2/E25 Eijsden-Maastricht	6%							
Toename E40 Luik-Aken	5%							
Totale toename andere grensovergangen	100%							

9. In het onderzoek wordt gesteld dat het vrachtverkeer grotendeel lokaal/regionaal en niet doorgaand is. Welke grens is aangehouden tussen regionaal versus doorgaand?

Zie sheet 11 en 12 in de presentatie.



10. Is het niet mogelijk om een pilot of tijdelijk verbod in te stellen?

Een pilot is vooral zinvol als niet duidelijk is welke effecten een maatregel zal hebben. Dit is nu niet het geval, de effecten zijn in grote lijnen duidelijk. Bovendien is voor een pilot ook een verkeersbesluit nodig en wordt handhaving niet eenvoudiger. Het levert met andere woorden weinig tot geen voordelen.

11. Is het niet mogelijk om afspraken te maken met de ondernemers?

Het is in theorie mogelijk om met de 'belangrijkste' ondernemers afspraken te maken over rijroutes en rijtijden. Voorbeelden in het verleden wijzen echter uit dat afspraken niet lang standhouden door wijzigingen in productie- en logistieke processen. Ook door personeelsverloop verdwijnt de kennis over afspraken. Hierdoor zijn afspraken maken met meerdere ondernemers minder toekomstvast.

Reconstructie Tongerseweg (deel Javastraat –Grens)

12. Wat is de resterende levensduur van de huidige bomen? Wanneer zouden deze sowieso vervangen worden?

In de huidige situatie en staat zijn er geen indicaties dat de bomen niet duurzaam door kunnen leven c.q. groeien. De bomen zijn niet opgenomen in een vervangingsprogramma. Afgezien van onvoorziene omstandigheden zoals ziektes blijven de bomen blijven in de huidige staat en met de huidige leefomgeving voor onbepaalde tijd staan.

Op zondag 22-10, 29-10 en 5-11 wordt onderzoek verricht naar de bomen (inclusief wortels) op de Tongerseweg. Het onderzoek wordt vanwege de verkeersdrukte op zondagen uitgevoerd. Kort na het laatste weekend zullen de onderzoeksresultaten bekend worden.

13. Wat is de resterende levensduur van de huidige riolering? Wanneer zou deze sowieso vervangen worden?

In 2015 is het riool schoongemaakt en zijn geen reparaties uitgevoerd. Indien er geen wijzigingen zouden plaats vinden in de inrichting dan is de verwachting dat de buizen wellicht binnen 10 tot 20 jaar gerelined worden (kous in buis aanbrengen, zonder sleuf te maken) en dan kunnen de riolen er weer 50 jaar tegen aan. Op de beelden van 2011 t/m 2014 is nog geen serieuze aantasting te zien. Tevens is de afvoercapaciteit ook in de toekomst mede vanwege afwatering richting de zouw voldoende.

14. Wanneer zou de fundering van de weg sowieso vervangen worden?

We vervangen binnen Maastricht nagenoeg nooit de fundering omdat deze in het verleden deugdelijk is aangebracht. Tevens is de ondergrond in Maastricht ook goed.