



Verkeersmonitor Maastricht 2018

Aanleiding

In Maastricht zijn de afgelopen jaren grote infrastructurele werken afgerond. Eind 2016 is de A2-tunnel geopend en eind 2018 is het nieuwe Noorderbrugtracé geopend voor gemotoriseerd verkeer. De verkeersstromen zijn hierdoor gewijzigd en zullen ook de komende maanden mogelijk nog wijzigen. Verder hebben autonome factoren zoals economische ontwikkeling invloed op de verkeersstromen. Ten behoeve van evaluatie- en monitoringsdoeleinden is er behoefte aan betrouwbare database met verkeersintensiteiten van het wegennet in Maastricht.

Meetnet

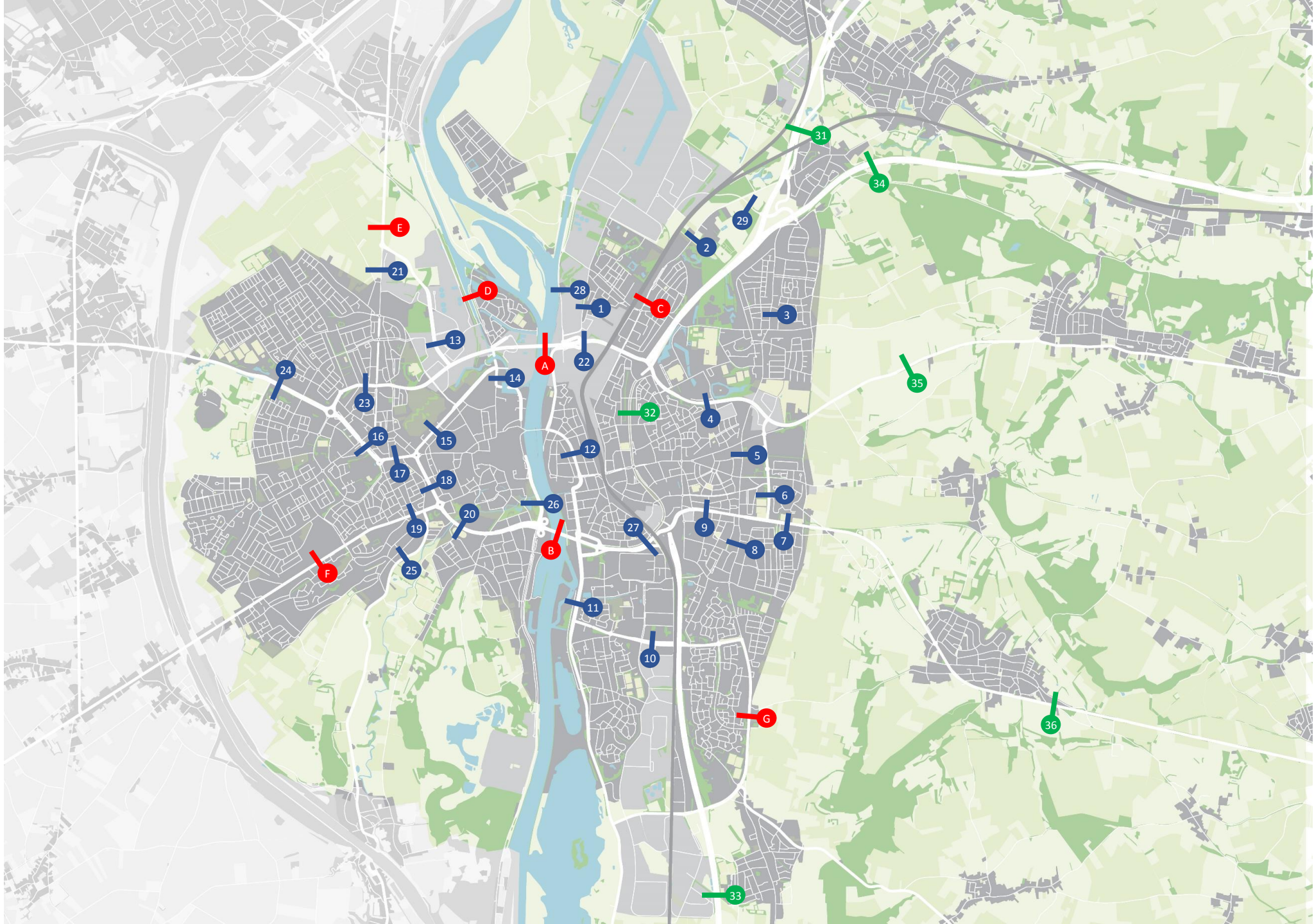
In deze monitor is voor een ruim veertig plekken in het wegennet van de stad de omvang van het verkeer gemonitord. Er is gebruik gemaakt van vaste meetpunten waar gedurende een langere tijd het verkeer is geteld. Er is sprake van drie type meetpunten:

1. Meetpunten bij verkeersregelininstallaties (VRI's). Op de overzichtskaart is dit type meetpunt weergegeven met een blauw bolletje.
2. Meetpunten met classificatie naar lengte. Op de overzichtskaart is dit type meetpunt weergegeven met een rood bolletje. Op deze punten is het mogelijk om onderscheid te maken naar de lengte van voertuigen. In deze monitor is onderscheid gemaakt naar alle voertuigen en voertuigen langer dan 12,2 meter. Verondersteld wordt dat de laatste categorie vrachtauto's betreft.
3. Meetpunten van Rijkswaterstaat en provincie Limburg. Op de overzichtskaart is dit type meetpunt weergegeven met een groen bolletje. Ook bij deze categorie telpunten is onderscheid gemaakt naar alle voertuigen en voertuigen langer dan 12,2 meter (vrachtauto's).

Uitgangspunten

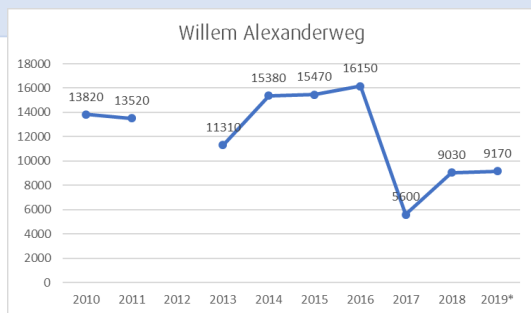
De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd.

- Het gaat gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan (geen voetgangers of fietsers).
- Het gaat om voertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag).
- Het gaat om de intensiteit op doorsnede, oftewel beide richtingen opgeteld.
- Het gemiddelde is bepaald op basis van vier werkweken in de maand september.
- Uitzondering is het jaar 2019, daarvoor zijn vier werkweken in januari en februari gebruikt om het gemiddelde te bepalen.
- Voor zover de data beschikbaar is, is terug gekeken tot het jaar 2008 (voor aanvang van het A2-project).
- Daar waar de data niet beschikbaar is of onbetrouwbaar is het betreffende jaar niet opgenomen in het overzicht.
- Waar mogelijk is ook de intensiteit van het vrachtverkeer (voertuigen langer dan 12,2 meter) weer gegeven.

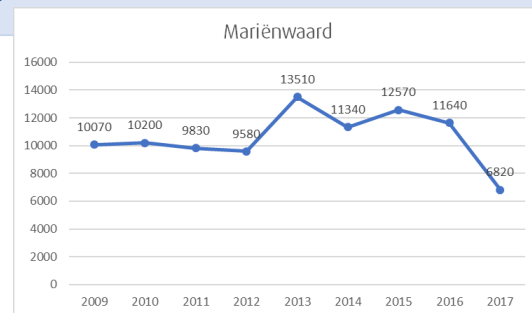


Intensiteiten op doorsneden - gemeten bij VRI's van de gemeente Maastricht

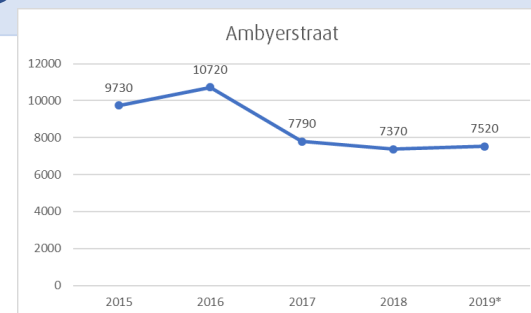
1



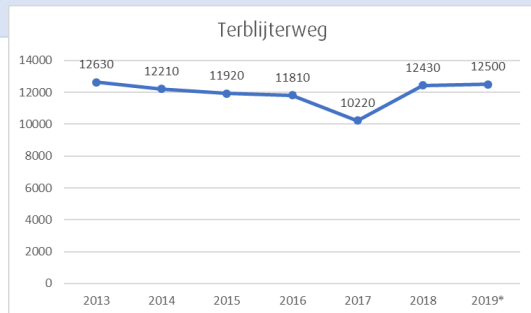
2



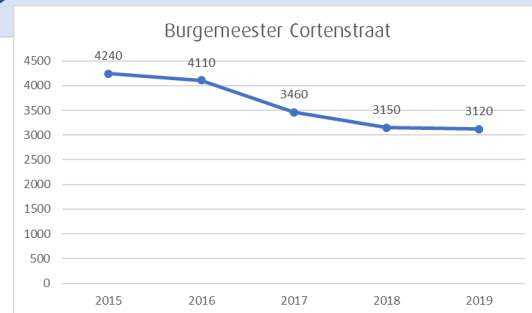
3



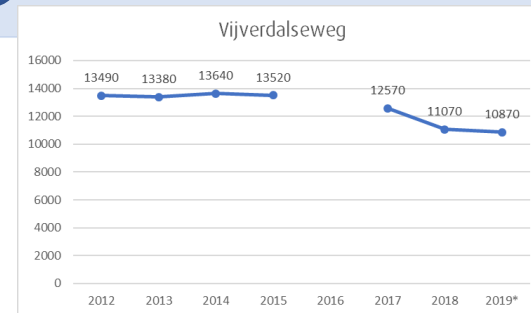
4



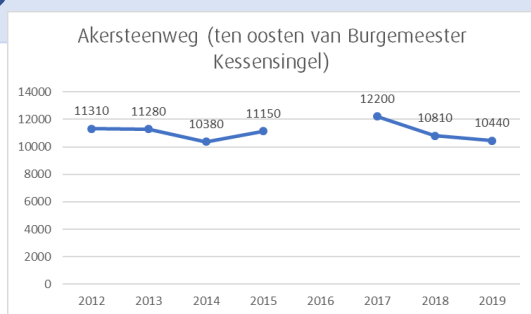
5



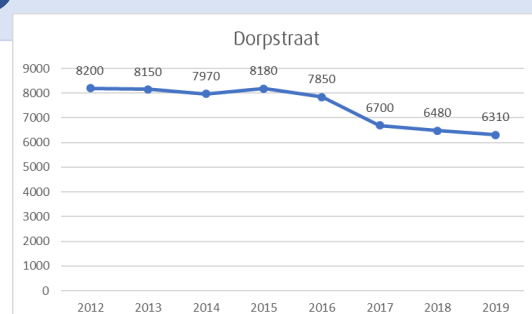
6



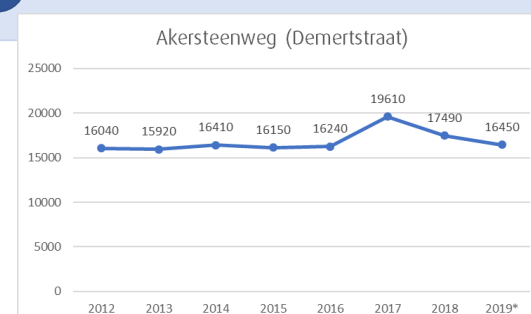
7



8



9



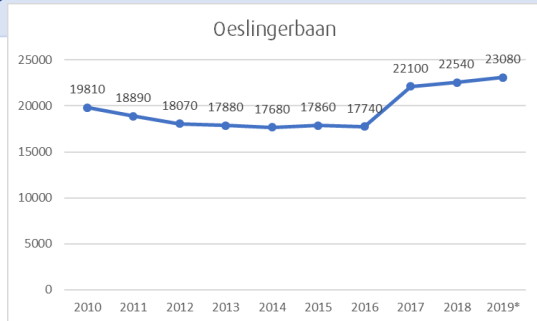
* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

Observaties per meetpunt

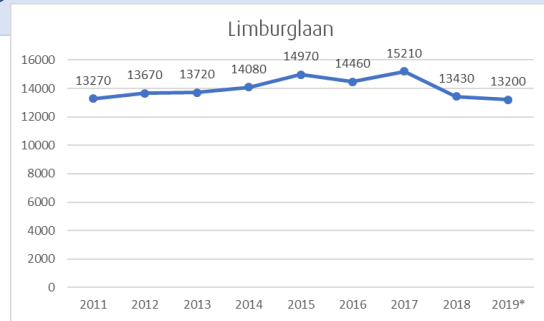
1. Tijdens de bouw van de Koning Willem-Alexander-tunnel (KWA-tunnel) steeg de verkeersbelasting op de Willem Alexanderweg naar ruim 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Na opening van de KWA-tunnel eind 2016 daalde het aantal motorvoertuigen sterk naar iets minder dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Nadat in mei 2018 op de Borgharenweg éénrichtingsverkeer is ingesteld steeg het aantal motorvoertuigen naar ruim 9.000 per etmaal.
2. Op de Mariënwaard reden rond 2010 ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Tijdens de laatste 4 jaar van de bouw van de KWA-tunnel steeg de verkeersbelasting met een piek op 13.500 motorvoertuigen per etmaal in 2013. Na opening van de KWA-tunnel (december 2016) en sluiting van de overweg Limmelderweg (maart 2017) daalde het aantal motorvoertuigen tot minder dan 7.000 motorvoertuigen per etmaal.
3. Ook de verkeersbelasting op de Ambyerstraat laat een daling zien na opening van de KWA-tunnel (december 2016) van ongeveer 10.500 naar 7.500 motorvoertuigen per etmaal.
4. De verkeersbelasting op de Terblijterweg is vrij stabiel met een dip in het jaar dat de Noorderbrug werd verbouwd en tijdelijk gesloten was.
5. De omvang van het verkeer op de Burgemeester Cortenstraat daalt sinds de opening van de KWA-tunnel (december 2016) van ruim 4.000 naar ruim 3.000 motorvoertuigen per etmaal.
6. De omvang van het verkeer op de Vijverdalseweg daalde na opening van de KWA-tunnel van ongeveer 13.500 naar ongeveer 11.000 motorvoertuigen per etmaal.
7. Het verkeersvolume op de Akersteenweg (ten oosten van de Burgemeester Kessensingel) bedroeg ruim 11.000 motorvoertuigen per etmaal, maar fluctueerde met een piek in 2017 met meer dan 12.000 motorvoertuigen per etmaal.
8. De omvang van het verkeer op de Dorpstraat daalde na opening van de KWA-tunnel van ongeveer 8.000 naar ongeveer 6.500 motorvoertuigen per etmaal.
9. Het verkeersvolume op de Akersteenweg ter hoogte van de Demertstraat oogt vrij constant en bedraagt ruim 16.500 motorvoertuigen met een tijdelijke piek in 2017 met bijna 20.000 motorvoertuigen per etmaal.

Intensiteiten op doorsneden - gemeten bij VRI's van de gemeente Maastricht

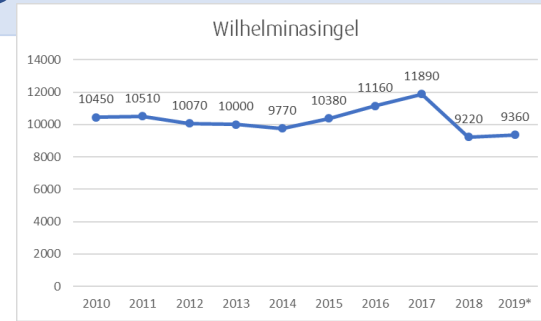
10



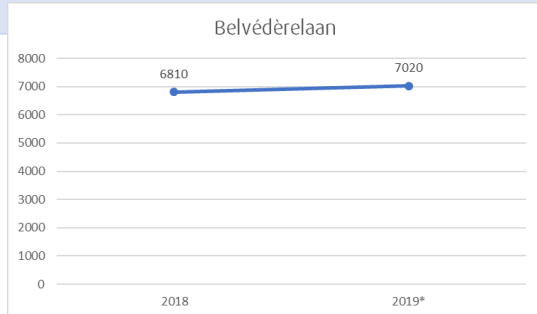
11



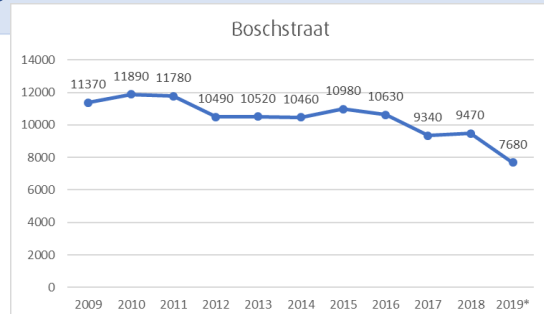
12



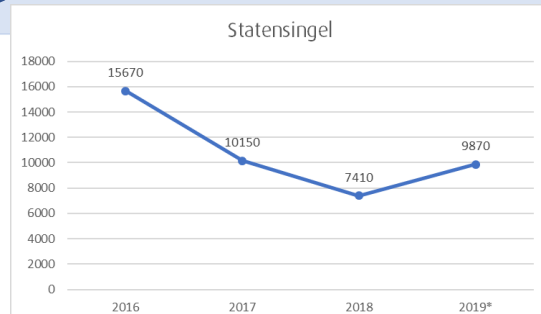
13



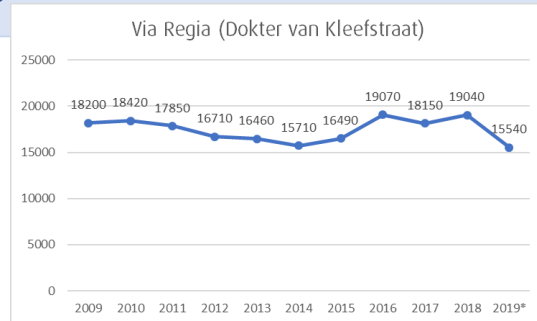
14



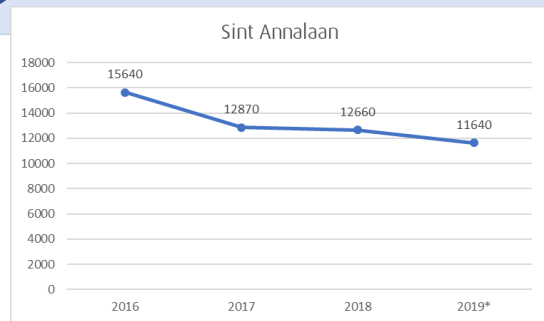
15



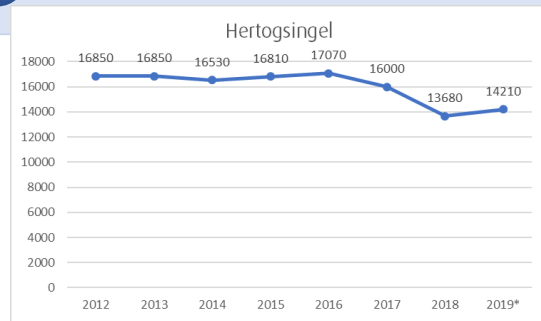
16



17



18



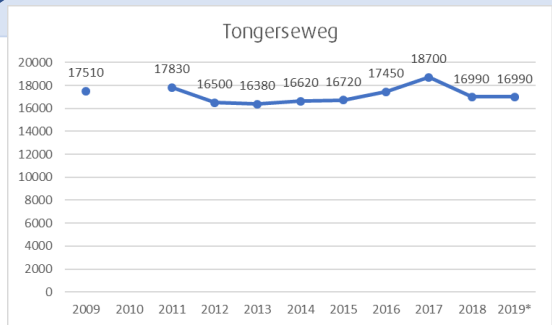
* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

Observaties per meetpunt

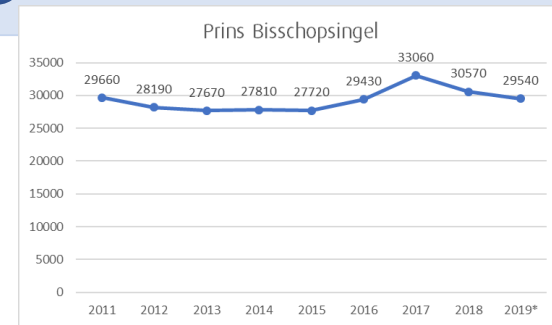
10. De omvang van het verkeer op de Oeslingerbaan ten oosten van de P. Debeyelaan daalde tussen 2010 en 2016, maar laat een sterke stijging zien na opening van de KWA-tunnel naar ongeveer 23.000 motorvoertuigen per etmaal.
11. Het verkeersvolume op de Limburglaan is vrij constant en bedraagt ruim 13.000 motorvoertuigen per etmaal met een tijdelijke piek in 2017 van meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal.
12. Het verkeersvolume op de Wilhelminasingel kent een licht dalende trend van ongeveer 10.500 motorvoertuigen per etmaal naar ruim 9.000. Ook hier is een tijdelijke piek in 2017 van bijna 12.000 motorvoertuigen per etmaal te zien.
13. De Belvédèrelaan verwerkte in 2018 en 2019 ongeveer 7.000 motorvoertuigen per etmaal.
14. Het verkeer op de Boschstraat kent een dalende trend van bijna 12.000 naar 10.500 motorvoertuigen per etmaal. Die tendens versterkt vanaf 2017 met nog slechts ongeveer 7.500 motorvoertuigen per etmaal in 2019.
15. Het verkeer op de Statensingel is afgenomen na verlegging van het Noorderbrugtracé van ruim 15.500 in 2016 naar ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal in 2019.
16. Het verkeersvolume op de Via Regia (ter hoogte van Dokter Kleefstraat) laat een dalende trend zien sinds 2010. Tijdens werkzaamheden aan het Noorderbrugtracé is er een grillig patroon met pieken in 2016 en 2018.
17. De omvang van het verkeer op de Sint Annalaan daalde tussen 2016 en 2019 van ongeveer 15.500 naar ongeveer 11.500 motorvoertuigen per etmaal.
18. De omvang van het verkeer op de Hertogsingel laat een daling zien na gereed komen van het Noorderbrugtracé van 17.000 in 2012 tot en met 2016 naar ongeveer 14.000 motorvoertuigen per etmaal in 2019.

Intensiteiten op doorsneden - gemeten bij VRI's van de gemeente Maastricht

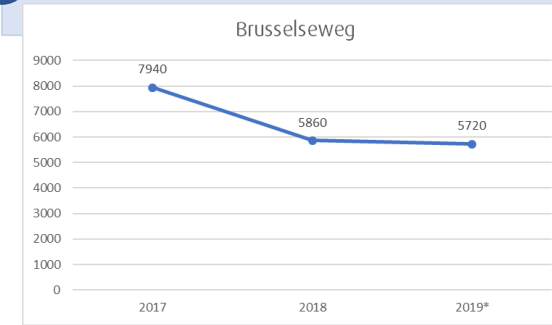
19



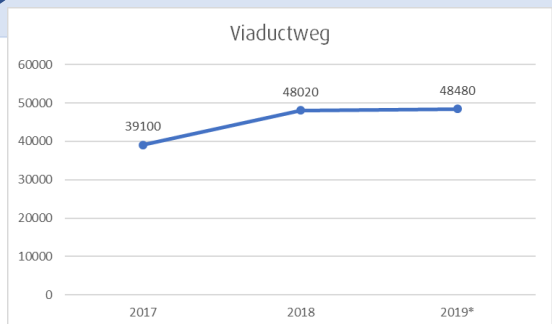
20



21



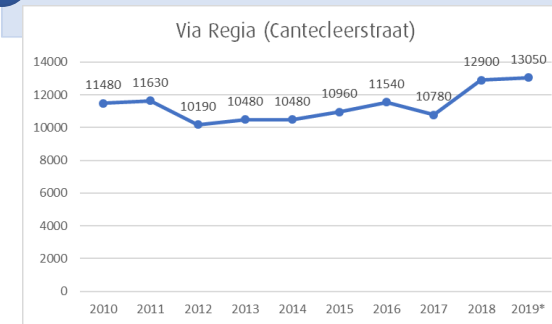
22



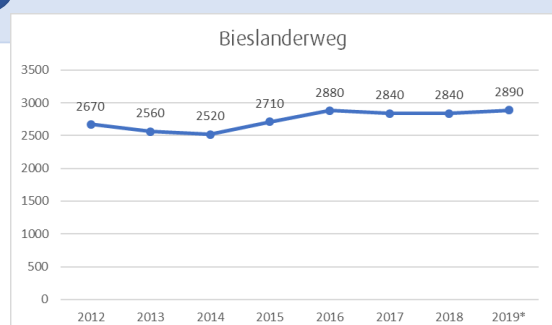
23



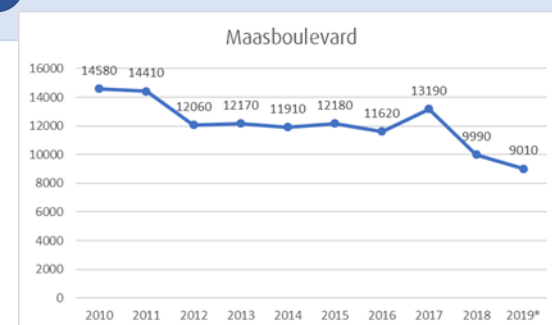
24



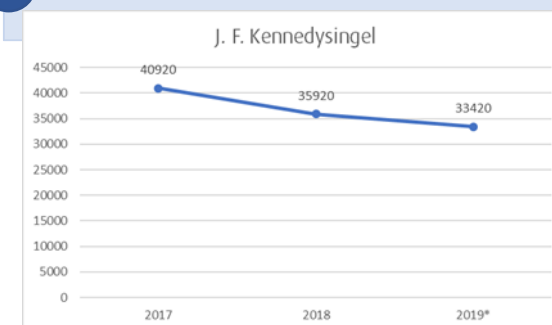
25



26



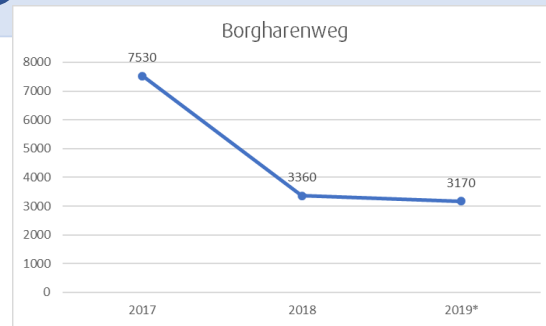
27



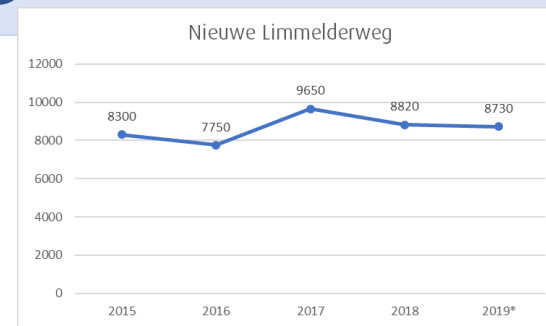
* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

Intensiteiten op doorsneden - gemeten bij VRI's van de gemeente Maastricht

28



29



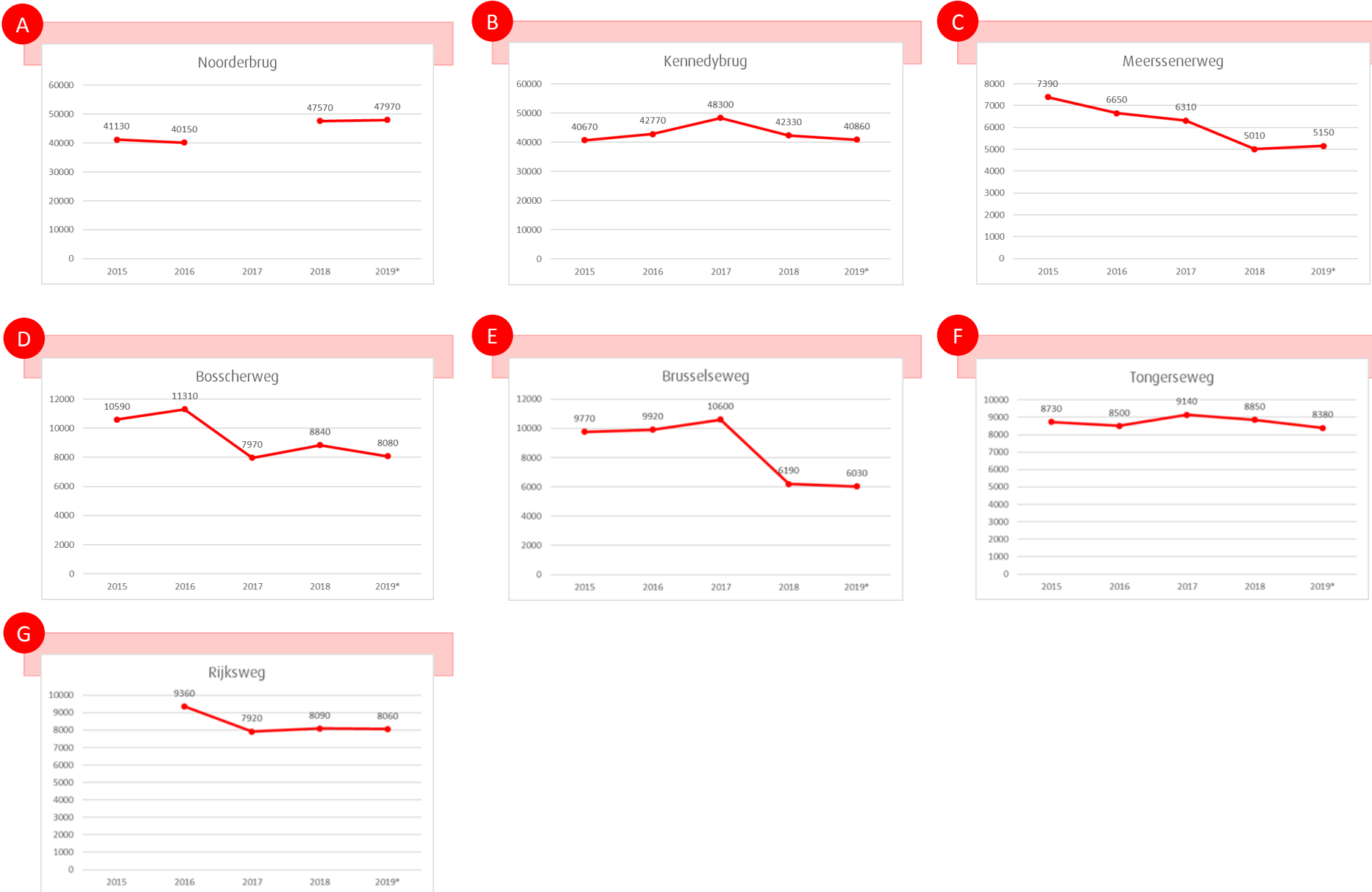
* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

Observaties per meetpunt

19. Het verkeersvolume op de Tongerseweg ter hoogte van de Ruttensingel laat een vrij constant beeld zien van rond de 17.000 motorvoertuigen per etmaal met een piek in 2017 met meer dan 18.500 motorvoertuigen per etmaal.
20. Het verkeersvolume op de Prins Bisschopsingel laat een vrij constant beeld zien van rond de 29.000 motorvoertuigen per etmaal met een piek in 2017 met meer dan 33.000 motorvoertuigen per etmaal.
21. De Brusselseweg, net ten zuiden van de rotonde met de Belvédèrelaan, verwerkt na herinrichting kruispunt met Fagotstraat / Frans van de Laarstraat ongeveer 5.500 motorvoertuigen per etmaal, in het jaar voor de reconstructie van het kruispunt was dit ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal.
22. De Viaductweg verwerkt sinds verlegging van de westelijke aanlanding Noorderbrug ruim 48.000 motorvoertuigen per etmaal.
23. Het meetpunt in de Fagotstraat is nieuw. De Fagotstraat verwerkte begin 2019 ongeveer 14.500 motorvoertuigen per etmaal.*
24. Via Regia ter hoogte van Cantecleerstraat verwerkt ongeveer 11.000 motorvoertuigen per etmaal. In 2017 is een dipje zichtbaar, terwijl in 2018 en 2019 het verkeer stijgt tot boven 13.000 motorvoertuigen per etmaal.
25. Het verkeersvolume op de Bieslanderweg laat een licht stijgende trend zien tot bijna 3.000 motorvoertuigen per etmaal in 2019.
26. Het verkeersvolume op de Maasboulevard ter hoogte van het Stadspark laat een daling zien van ruim 14.500 in 2010 naar ongeveer 9.000 motorvoertuigen per etmaal in 2019, met een tijdelijk piekje in 2017 met meer dan 13.000 motorvoertuigen per etmaal.
27. De omvang van het verkeer op de J.F. Kennedyingel ten westen van Europaplein wordt sinds de opening van het nieuwe Europaplein gemeten en daalt van 41.000 in 2017 naar 33.500 motorvoertuigen per etmaal in 2019. 2017 is vermoedelijk net als op de Kennedybrug (meetpunt B) en de Prins Bisschopsingel een tijdelijke piek gedurende de verbouwing van het Noorderbrugtracé.
28. De Borgharenweg verwerkt in 2017 ongeveer 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Nadat in mei 2018 de Borgharenweg een éénrichtingsweg is geworden, daalde het aantal motorvoertuigen naar ruim 3.000 per etmaal.
29. De Nieuwe Limmelderweg is opengesteld voor verkeer in de zomer van 2014. De weg verwerkte in 2015 ruim 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Na de sluiting van de overweg Limmelderweg neemt het gebruik toe tot ongeveer 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

**) Voor aanvang van de werkzaamheden aan de Noorderbrug was dit ongeveer 7.000 motorvoertuigen per etmaal (bron: Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord door Goudappel Coffeng in 2011 op basis van gemeentelijk verkeersmodel).*

Intensiteiten op doorsneden - gemeten bij permanente meetpunten van de gemeente Maastricht



* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

Intensiteiten op doorsneden, alleen vrachtverkeer (>12,2m) - gemeten bij permanente meetpunten van de gemeente Maastricht



* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

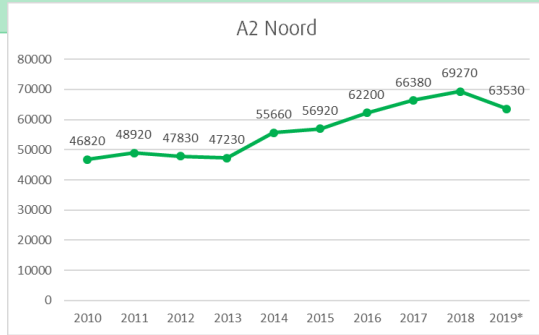
Observaties per meetpunt

- A. Op de Noorderbrug reden in 2015 en 2016 ongeveer 41.000 motorvoertuigen per etmaal. Na de verbouwing van het Noorderbrugtracé reden in 2018 en 2019 bijna 48.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Noorderbrug reden in 2018 en 2019 respectievelijk 750 en 670 vrachtauto's per etmaal.
- B. Op de Kennedybrug reden in 2015 en 2019 bijna 41.000 motorvoertuigen per etmaal. In de tussenliggende periode met als piek 2017 waren dit bijna 48.500 motorvoertuigen per etmaal. De piek heeft naar alle waarschijnlijkheid te maken met de werkzaamheden aan het Noorderbrugtracé. Op de Kennedybrug reden in het piekjaar 2017 600 vrachtauto's per etmaal.
- C. Op de Meerssenerweg, net ten noorden van de rotonde Balijeweg is het verkeersvolume tussen 2015 en 2019 gedaald van bijna 7.500 naar ruim 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit houdt vermoedelijk verband met open stellen KWA-tunnel en sluiten overweg Limmerderweg. Het aantal vrachtauto's is hier beperkt vanwege het geldende vrachtwagenverbod. In 2018 en 2019 - na de afsluiting van de overweg in maart 2017 – reden hier 10 vrachtauto's per etmaal.
- D. Op de Bosscherweg daalt het verkeersvolume na 2016 van ongeveer 11.000 naar ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Bosscherweg is het aantal vrachtauto's per etmaal gedaald van 200 in 2016 naar 30 in 2019. Tijdens de laatste meetjaren waren er werkzaamheden aan de Noorderbrug en in Smeermaas.
- E. Op de Brusselseweg ten noorden van de rotonde met Belvédèrelaan daalde het verkeersvolume van ongeveer 10.000 naar ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Brusselseweg ten noorden van de rotonde met Belvédèrelaan daalt het aantal vrachtauto's in gelijke tred met het totale verkeersvolume tot 80 vrachtauto's per etmaal in 2018 en 2019. Tijdens de laatste meetjaren waren er werkzaamheden aan de Noorderbrug en in Smeermaas.
- F. Het verkeersvolume op de Tongerseweg in Wolder is vrij constant en schommelt rond de 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtauto's op de Tongerseweg kent sinds 2015 een dalende trend van 270 in 2015 naar 190 in 2019 vrachtauto's per etmaal. Wel is er een piek in 2017 – tijdens de werkzaamheden aan de Noorderbrug - van 300 vrachtauto's per etmaal.
- G. Op de Rijksweg reden in 2016 bijna 9.500 motorvoertuigen per etmaal. Dit is na open stellen van de KWA-tunnel iets gezakt naar ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Rijksweg reden tussen de 20 en 30 vrachtauto's per etmaal.

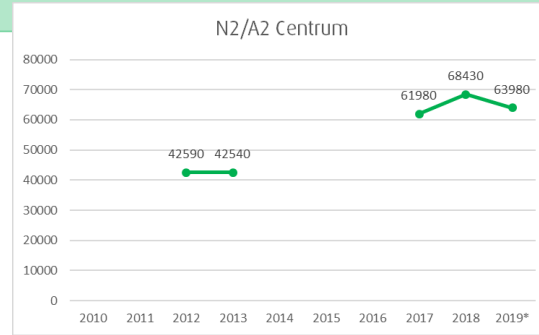
In dit overzicht ontbreekt een meetpunt op de Cannerweg en Via Regia dat de omvang van het vrachtverkeer in beeld brengt. Daarom is aanvullend een radartelling uitgevoerd gedurende twee weken in mei in 2017 en 2019. Uit deze telling blijkt dat op de Via Regia (nabij de grens) in 2017 bijna 10.000 motorvoertuigen per etmaal reden, waarvan 230 vrachtauto's en in 2019 ruim 12.000 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 290 vrachtauto's. Op de Cannerweg (nabij de grens) reden in 2017 ongeveer 1.900 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 15 vrachtauto's en in 2019 ongeveer 1.800 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 10 vrachtauto's.

Intensiteiten op doorsneden - gemeten bij permanente meetpunten van Rijkswaterstaat en provincie Limburg

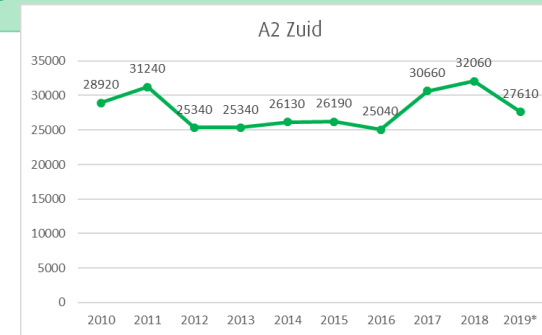
31



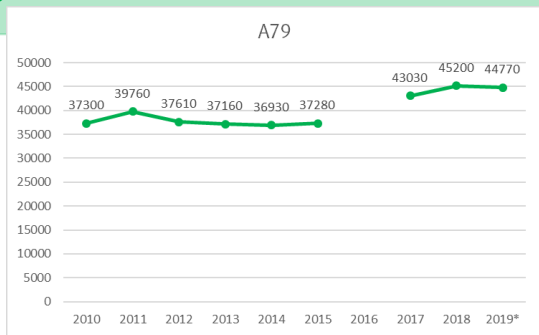
32



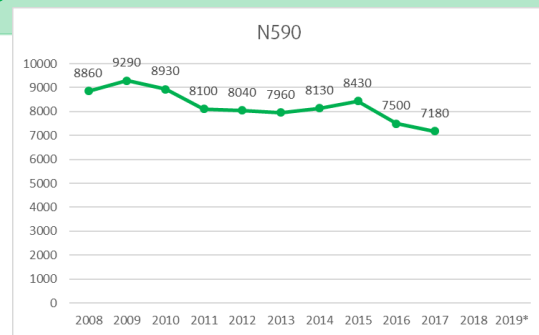
33



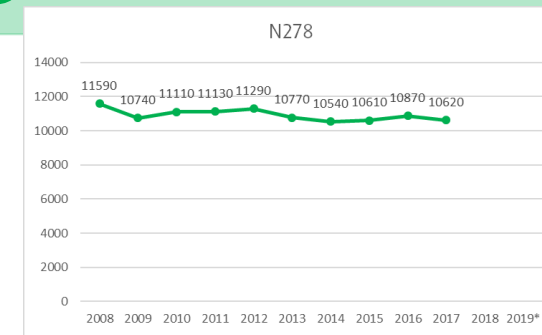
34



35



36

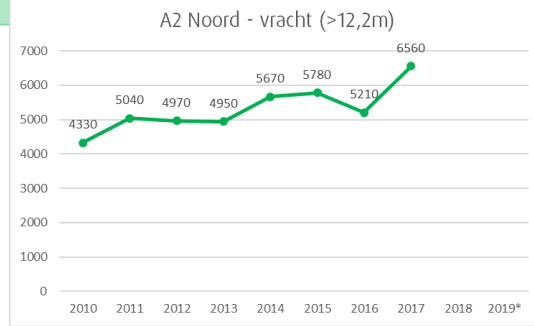


* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

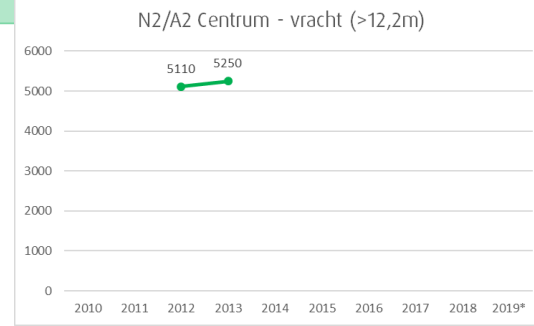
Intensiteiten op doorsneden, alleen vrachtverkeer (>12,2m) - gemeten bij permanente meetpunten van Rijkswaterstaat en provincie Limburg



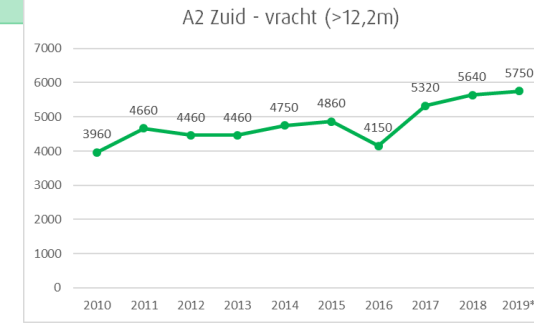
31



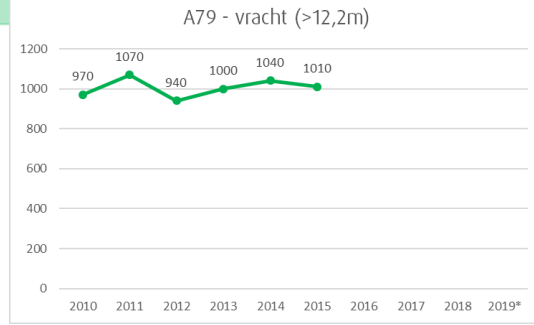
32



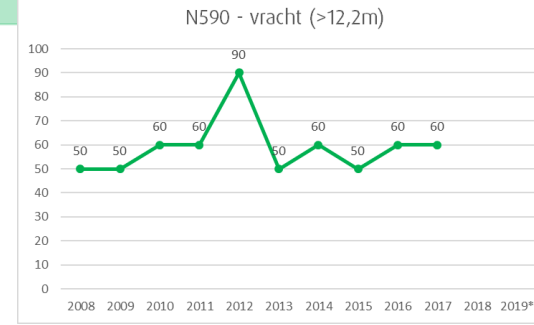
33



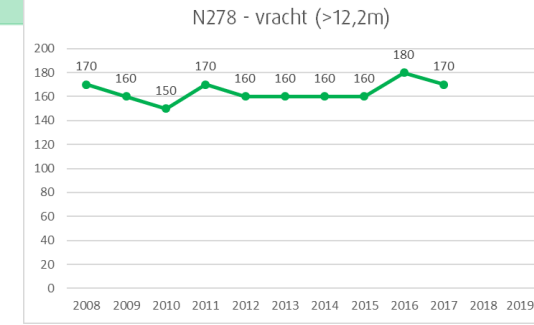
34



35



36



* Voor 2019 zijn intensiteiten van januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren die van september

Observaties per meetpunt

31. Het verkeersvolume op de A2 ter hoogte van Kruisdonk groeit sinds 2010. Van 47.000 naar een voorlopige piek in 2018 met ruim 69.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtauto's op de A2 ter hoogte van Kruisdonk groeit ook van ruim 4.000 naar voorlopige piek in 2017 met ruim 6.500 vrachtauto's per etmaal.
32. Het verkeersvolume op de A2 Centrum laat een vergelijkbaar beeld zien. Met dienverstande dat de metingen in 2014, 2015 en 2016 onbetrouwbaar bleken vanwege de wegwerkzaamheden. Na tunnelopening reden er grofweg tussen de 60.000 en 70.000 motorvoertuigen per etmaal door de vier tunnelbuizen. Het aantal vrachtauto's op de A2 Centrum is nog onvoldoende in beeld.
33. Op A2 Zuid is een vrij constant patroon te zien tussen 2012 en 2016 van ongeveer 26.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor en na deze periode is het verkeersvolume hoger. Het aantal vrachtauto's op de A2 ter hoogte van Gronsveld groeit sinds 2010. Van ongeveer 4.000 naar voorlopige piek in 2019 van bijna 6.000 vrachtauto's per etmaal.
34. Het verkeersvolume op de A79 ter hoogte van Rothem groeit sinds de opening KWA-tunnel (december 2016) en verknoping Kruisdonk van ongeveer 37.000 naar bijna 45.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtauto's op de A79 ter hoogte van Rothem is vrij constant, rond de 1.000 vrachtauto's per etmaal.
35. Het verkeer op de N590 laat een dalende trend zien. Het aantal vrachtauto's op de N590 bedraagt circa 60 met een eenmalige piek in 2012.
36. Het verkeer op de N278 ter hoogte van Cadier en Keer laat een licht dalende trend zijn rond de 10.500 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtauto's op de N278 ter hoogte van Cadier en Keer is vrij stabiel rond de 170 vrachtauto's per etmaal.

Vervolg

Ook in de komende jaren zullen op de meetpunten in deze monitor de gegevens worden bijgehouden en opgeslagen. Tweejaarlijks zal een soortgelijke rapportage worden opgesteld, zodat ook in de toekomst inzicht wordt verkregen in de ontwikkeling van de verkeersstromen in regio Maastricht.

Bij de eerst volgende monitor in 2020 zal gekeken worden of het mogelijk is om:

- Op een aantal meetpunten, zoals de Noorderbrug en Kennedybrug, ook een 24-uurs beeld, week- en jaarpatroon te genereren.
- Enkele bestaande meetpunten toe te voegen aan het overzicht zoals bijvoorbeeld een meetpunt op de Fregatweg, Meerssenerweg (ten zuiden van Viaductweg) en/of Parklaan/Groene Loper.
- Ook bestaat de wens om waar zinvol extra meetpunten fysiek te realiseren zoals een meetpunt met classificatie naar lengte op de Via Regia.
- Recentere meetgegevens over vrachtverkeer op de snelwegen toe te voegen.
- Ook de decembermaand in beeld te brengen zodat meer inzicht wordt verkregen over de verkeersstromen tijdens Magisch Maastricht.

Disclaimer

Gemeente Maastricht heeft uiterste zorgvuldigheid betracht bij het samenstellen en opmaken deze verkeersmonitor. Toch bestaat de mogelijkheid dat bepaalde informatie onvolledig, verouderd of niet meer correct is. Gemeente Maastricht aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die zou kunnen ontstaan als gevolg van de informatie in deze verkeersmonitor.

Colofon

Dit document is opgesteld door gemeente Maastricht

Brondata: Gemeente Maastricht, Rijkswaterstaat en provincie Limburg

Databewerking en grafieken: Goudappel Coffeng

Status: Definitief

Datum: 25 juni 2019

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Gemeente Maastricht