

mobilititeit
2017.36459

Regnr.

Gemeente Maastricht

Van: Martijn Tijburg
Verzonden: woensdag 1 november 2017 22:44
Aan: Raadsgriffie
Onderwerp: Stuk voor verkeersmaatregelen Maastricht-West

Ingek.: 2 NOV 2017
Reg. nr.: 2017.36460

Geachte mevrouw Goossens,

Naar aanleiding van de bijeenkomst stadsronde 3 over het vrachtverkeer van Maastricht-West wil ik u vriendelijk vragen mijn vragen/opmerkingen toe te voegen aan de stukken namen Bewonersvereniging De Ravelijn.

Met vriendelijke groet,

Martijn Tijburg
Bewonersvereniging De Ravelijn
"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

" De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

Toevoeging notitie

Maastricht, 1-11-2017

Onderwerp: Vragen en opmerkingen met betrekking tot vrachtverkeer Maastricht-West

Geachte gemeenteraad,

Bij de derde stadsronde was er een mogelijkheid tot technische vragen. Ik heb er een paar kunnen stellen maar omdat het doel anders was dan ik mij had voorgesteld heb ik niet al mijn vragen en opmerkingen kunnen presenteren.

De aanleiding is voornamelijk dat het rapport van NordInfra te rooskleurige cijfers geeft en onvoldoende de veiligheid en gezondheid van de burgers mee neemt. Het wijkt significant af van de ervaringen van de burgers. Hierdoor hebben wij onze twijfels over de onafhankelijkheid dan wel het onvoldoende of onnauwkeurig onderzoeken van de daadwerkelijke problemen die er spelen.

Hierbij wil ik u daarom graag mijn vragen en opmerkingen toesturen en hoop ik dat u de tijd kunt nemen deze door te nemen en mee te laten wegen in het besluit over het vrachtverkeer. Deze vragen en opmerkingen gaan over meer dan alleen het rapport. Deze inhoud heeft betrekking op zowel de Tongerseweg als de Via Regia (en daarmee ook De Ravelijn).

Hoogachtend,

Martijn Tijburg

Bewonersvereniging De Ravelijn

P.S. de foto's zijn geoptimaliseerd voor presentatie op papier vanaf een afstand.

Termen

- Met Tongerseweg en Via Regia worden ook alle vervolgstroken die hierop betrekking hebben bedoeld, dus bij Via Regia de Nobellaan, Frans van de Laarstraat, Fort-Willemweg en daaraan grenzend monument De Ravelijn.

Inleidende opmerkingen

- “Er is geen sprake van buitensporig vrachtverkeer”. Waarom is er geen sprake van buitensporig verkeer? Zowel de bewoners langs de Tongerseweg als Via Regia hebben veel overlast van het verkeer. Ook staat het verkeer geregeld helemaal vast. Omdat andere straten in Limburg vergelijkbaar zijn maakt het probleem niet minder.
- Waarom ontbreekt bijna elke vorm van onderbouwing waarom het onderzoek op deze manier uitgevoerd is? Hierdoor zijn de problemen die de bewoners ervaren niet of nauwelijks naar boven gekomen:

De onderzoeksverantwoording ontbreekt. Aangezien het hier de veiligheid én gezondheid van vele inwoners betreft is het belangrijk om meer inzicht te krijgen in de meetmethodiek. Ook is het rapport op geen enkele manier controleerbaar. Er worden cijfers getoond maar het is niet duidelijk waar deze op gebaseerd zijn. Er is dan ook geen controledata. Zijn de meetinstrumenten bijvoorbeeld wel goed opgehangen. Werken deze 100% onder alle weersomstandigheden. Waar is het ijkrapport van de instrumenten?

Er wordt gewerkt als onderzoeksbureau, maar hierbij ontbreken dan ook vele gebruikelijke zaken waar een onderzoeksbureau zich aan houdt. Er zijn geen ISO certificaten terugvinden waaruit blijkt dat op een betrouwbare, onafhankelijke manier gehandeld wordt en volgens welke richtlijnen.

- Pagina 11. Tolwegen. Waarom wordt er genoemd dat er ergens extra bewegingen vrachtverkeer zijn? De tolwegen zijn nog te recent om daar veel resultaten van te kunnen waarnemen.

Effect tolwegen. Bron nieuw.nl. 26 oktober 2017.

Op 73 trajecten – een zesde van de bestudeerde tracés – werd een “significante stijging” van het vrachtverkeer vastgesteld.

Dit klinkt anders dan “geen effect”. Ook wordt hier vermeld dat de kilometerheffing België verder uitgebreid wordt. Het logische vervolg is dat wij hier nog meer verkeer door krijgen.

De TLN navigator wordt als standaard genoemd waar het meeste op gebaseerd zou zijn. In dit programma kan ik niet de optie “goedkoopste route” vinden. Welke analyses en welke bronnen zijn gebruikt om aan te tonen dat dit ook geen effect zal hebben op het moment dat deze functie geïmplementeerd wordt, wat er logischerwijs aan zit te komen?

- Hoeveel dagen daadwerkelijk gemeten? Er wordt ergens over 2 gesproken. Zijn dit gemiddelden, maximalen, minimalen? Waarom in verschillende maanden? Dit is zo niet vergelijkbaar. Ook is er benoemd dat er werkzaamheden waren in Veldwezelt. Hierdoor zijn de gegevens niet betrouwbaar en zal de conclusie moeten zijn dat er in de praktijk meer verkeer zal zijn, maar niet bekend hoeveel.

Om te kijken hoe er gemeten wordt bij andere onderzoeken in het land zijn de volgende situaties terug gevonden. Waarom meten zij veel meer als 2 dagen in verschillende maanden genoeg is?

Bron: Methode van verkeerstellingen in Ondiep oktober 2015.

April en juni. 18 dagen gemeten.

Data verwerking

Gemiddelden zijn gebaseerd op basis van alle volledige, beschikbare en representatieve dagen. Hierbij bestaan de gemiddelde werkdag (ma t/m vr) en weekdag (ma t/m zo) uit gemiddelden van alle relevante dagsoorten.

Bron: Zeeland onderzoek 15-7-2017 op transport-online.nl

Van 8 tot en met 14 oktober is het vrachtverkeer in Zeeland 7x24 uur gemeten. Dat gebeurde met behulp van camera's langs de belangrijkste toegangswegen. Ook op tussenpunten zijn camera's geplaatst om de routekeuze te kunnen meten. Het (vracht)vrachtverkeer in Zeeland wordt elke vier jaar gemeten. Het laatste onderzoek vond plaats in 2012. De gegevens verschaffen inzicht in de (vracht)verkeersstromen in Zeeland. Dat is nuttige informatie om het verkeersbeleid verder te ontwikkelen.

- Op basis van analyses zou de nieuwe Noorderbrugaanlanding berekend zijn. Dit is niet in het rapport terug te vinden. Ook hier weer ontbreekt een goede verantwoording van de analyse van de data.

De nieuwe Noorderbrugaanlanding is nog steeds niet in TLN Navigator terug te vinden. Deze weg is korter en loopt beter door (los van het feit dat het al vast staat, is het wel beter op papier). **Zie bijlage 2.** Bron: TLN navigatie. 31-10-2017.

Inhoudelijk

- Pagina 25 rapport. Via Regia.

"Voor de Via Regia en Nobellaan is dit geen probleem, omdat langs deze weg geen aanliggende bebouwing ligt".

Er liggen wel degelijk op de Via Regia zelf huizen, 5 stuks op Nederlands grondgebied. Deze liggen zeer kort op de weg, geen afscheiding met het fietspad én zelfs 80km/u. Iis dat wel toegestaan volgens de wetgeving bij een dergelijke afstand, moet dit niet onder binnen de bebouwde kom vallen?

Ook de vervolgwegen hebben veel meer huizen dan benoemd worden. De twee foto's die erbij vermeld worden geven ook een behoorlijk vertekend beeld. **Zie bijlage 1.** Bron: zelf genomen in de ochtend op 31-10-2017 plus twee foto's van Google.

Verder loopt er al te veel verkeer over deze weg, het staat vaak helemaal vast. Let goed op de foto's, er is te zien bij verschillende foto's steeds dezelfde vrachtwagen in beeld is en er is met een enkele camera gefotografeerd werd.

De gezondheid van de bewoners langs deze wegen worden niet benoemd. Er staat nota bene een school op een paar meter afstand en Monument De Ravelijn, waarbij een zoveel mogelijke geïsoleerde ligging gehandhaafd moet worden (bron: gemeente Maastricht).

- "Beperkte intensiteit: 10.000 motorvoertuigen/etmaal". Welke bron?
bron: Categoriseringsplan gemeente Doetinchem. 2 juni 2009:
4 a 6000 /etmaal is lage intensiteit.

- "Veelgebruikers, 25%" pagina 17/22. bevoorraden het centrum. De kans is zeker groot dat de grootste leverancier het centrum wil bevoorraden, moet de andere 75% wel hier zijn?

Doorgaand verkeer wel of niet

- Er wordt benoemd in 2.4: "de meetapparaten" categoriseren in deze categorie.

Beschikt NordInfra over voldoende meetapparatuur om dit op een betrouwbare manier in kaart te brengen? Aangezien de toegangswegen in andere periodes gemeten zijn lijkt het dat er maar van een enkele teller gebruik gemaakt wordt. Ook hier weer zou het goed zijn om te vermelden welke apparatuur gebruikt wordt en waarom (met bronvermelding) dit de meest betrouwbare resultaten oplevert. Het is belangrijk te weten waarom precies verkeer hier moet zijn om een betrouwbare conclusie te kunnen trekken. Dit is nu op basis van aannames.

Er wordt met meer dan 13 meter gemeten, wat veel kleinere zware vrachtwagens weglaat. Waarom 13m, vanwege de beperking van apparatuur?

Bron: Wegenwiki.nl

Een teller registreert de volledige lengte van een voertuig, meestal in een klasse kleiner dan 5,2 meter, tussen 5,2 en 11,2 meter en groter dan 11,2 meter. Dit komt overeen met de classificatie licht, middelzwaar en zwaar.

Waarneming ten behoeve van herkenning van sluipverkeer

Ook zijn er verkeerstellingen om te kijken of er sluipverkeer plaatsvindt. Dit kan door middel van een aantal verkeerstellers op een bepaalde route om te kijken of de verkeersintensiteit hoger is dan men mag verwachten op basis van de functie of het uiterlijk van de weg. Dit kan uitgebreid worden met een kentekenonderzoek die de daadwerkelijke verkeersstroom op representatieve tijden in kaart brengt.

Uit het rapport blijkt niet dat dit op een uitgebreide manier gedaan is. Zijn de resultaten dan nog betrouwbaar?

Tot slot

Waarom wordt er in het algemeen (niet alleen door NordInfra) bij het in kaart brengen van verkeersproblematiek gemeten met gemiddelden? Aangezien het om de gezondheid en veiligheid van inwoners gaat zijn net de pieken belangrijk.

Bij het bouwen van een wegdek of een brug wordt ook van de maximale belasting uitgegaan. Bij geluidsoverlast (dit raakt het onderwerp heel nauw) mag het maximale volume ook niet te hoog zijn. Mensen hebben ook een belasting die aanvaardbaar is. Hier raakt het veel mensen die het erger ervaren dan op basis van modellen het geval zou moeten zijn. Welke methodes worden gebruikt om de maximale belasting van mensen te meten en hierop het verkeer af te stemmen?

Natuurlijk is omrijden vervelend, maar hoe staat die tijd in verhouding tot de veiligheid en gezondheid? Wat voor invloed heeft dit op de maximum leeftijd of (psychische) klachten? Iedereen weet dat dit negatieve invloeden heeft, maar het feit dat het niet gemakkelijk te meten is maakt het niet onbelangrijker dan een stuk(je) omrijden.

De Ravelijn

Wij als Ravelijn hebben al buiten proportioneel veel verkeer erbij gekregen, weliswaar als tegemoetkoming een mooie geluidswal van heipalen, maar dat houdt het geluid niet volledig tegen, net als de fijnstof uitstoot.

- De enige echte oplossing is het afsluiten van het vrachtverkeer voor heel Maastricht-West om de problemen tegelijk bij iedereen aan te pakken.
- Bij een nachtelijk verbod, zal dit voor alle invalswegen moeten gelden, zij het dat maar een klein deel van het probleem hierbij opgelost wordt.
- De enige aanvaardbare alternatieven:
 - o Een ontheffingssysteem voor vrachtverkeer met als bestemming de Westkant van Maastricht in combinatie met milieuzones, een beetje vergelijkbaar wat Duitsland heeft voor personenauto's of België de komende jaren in Brussel door gaat voeren. Daarnaast binnen periode x (met enige redelijkheid) verplichten alleen met elektrische vrachtwagens met geluiddempende wielen toe te laten.
 - o Als stad het voortouw nemen, zoals al vele andere Europese steden gedaan hebben, en de toelevering alleen via elektrische busjes laten doen.

Bijlage 1: Foto's weg vanaf Via Regia tot en met De Ravelijn. Eerste huis. Geen scheiding op de wegen. 80km/uur. Afstanden in vervolffoto's zijn gemeten met een Bosch PLR 40 R laser afstandsmeter.





Via Regia. Huis links 5,5 meter van de straat af.



Via Regia. 80 KM/u, binnen Nederland.

Huis rechts 2,3 meter van straat. Huis links 3 meter van de straat.



Nobellaan. Balkonnetjes langs de weg. Oude foto weg.



Fagotstraat. Oude foto weg, 11 huizen dicht bij weg.



Fagotstraat nieuwe situatie. Appartementenblok rechts.



Fagotstraat een blok verder. 6 huizen. (let op blauwe vrachtauto)



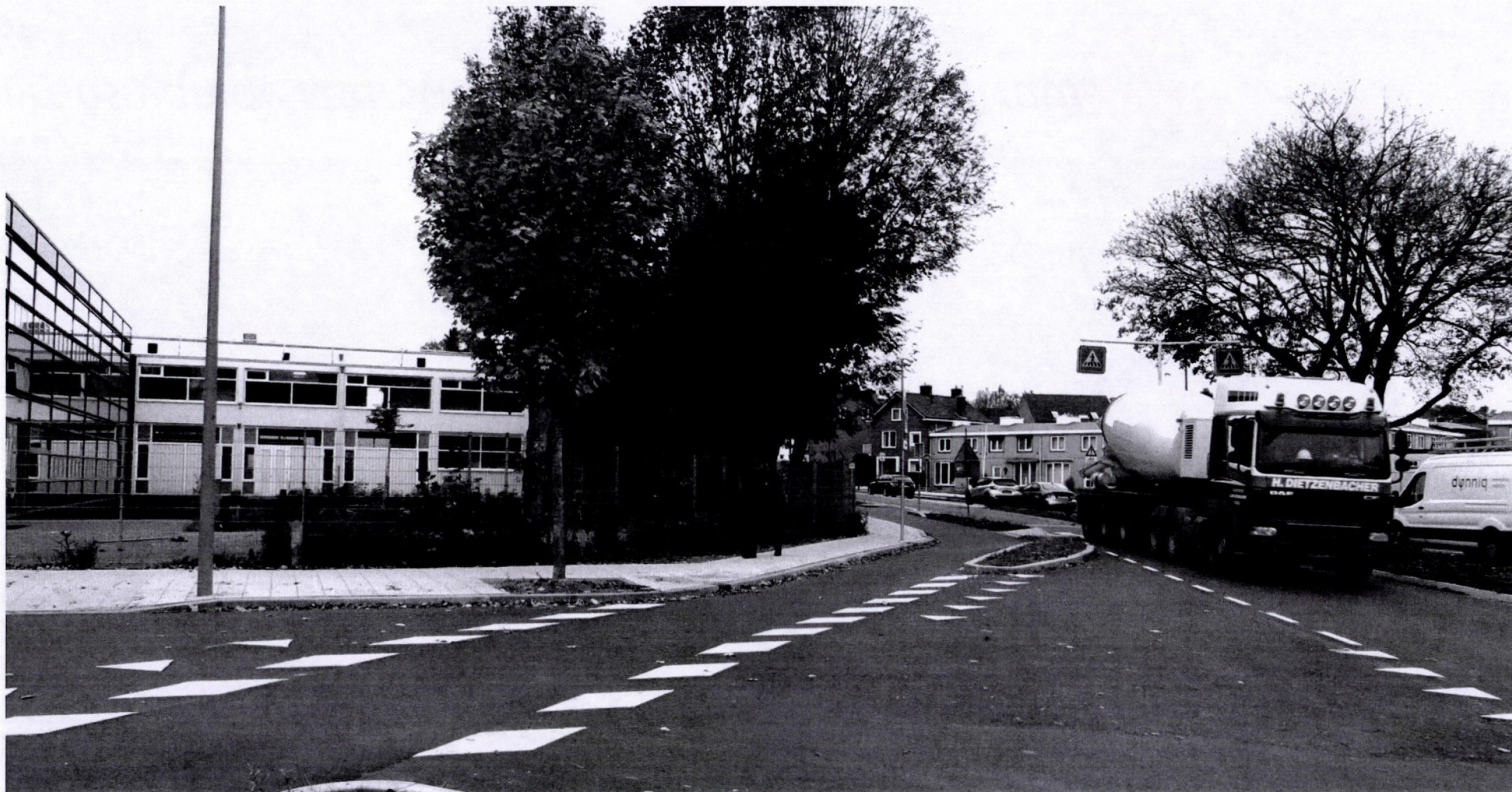
Frans van de Laarstraat. 2 huizen bijna tegen de straat aan.



*Frans van de Laarstraat, andere richting. (hier is de vrachtauto nog steeds).
Verkeer gaat langzamer dan lopen in de ochtend)*



Frans van de Laarstraat. Oude foto van de straat.



Frans van de Laarstraat. School met speelplaats links.



Fort-Willemweg. De Ravelijn rechts (monument). 13 huizen kijken uit op heipalen.

Bijlage 2: Screenshot TLN Navigatie d.d. 31-10-2017. De nieuwe Noorderbrugaanlanding is hier nog niet op zichtbaar.

