



Milieuzone Maastricht Verkeersstudie

Toelichting aanpak verkeersanalyse

Nordine Bouchiba

**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Onderzoeksvraag en -opzet

Verkeerskundige aspecten inzichtelijk maken, gerelateerd aan de planvorming voor de milieuzone in Maastricht

1. Uitwerken en inzichtelijk maken van drie geografische varianten van de milieuzone.
2. Inzicht geven in de actuele verkeersstromen op de relevante wegen in Maastricht.
3. Inschatting maken van te verwachten verkeerseffecten a.g.v. de milieuzone-varianten.
4. Advies geven over de uiteindelijke praktische vormgeving van de milieuzone.

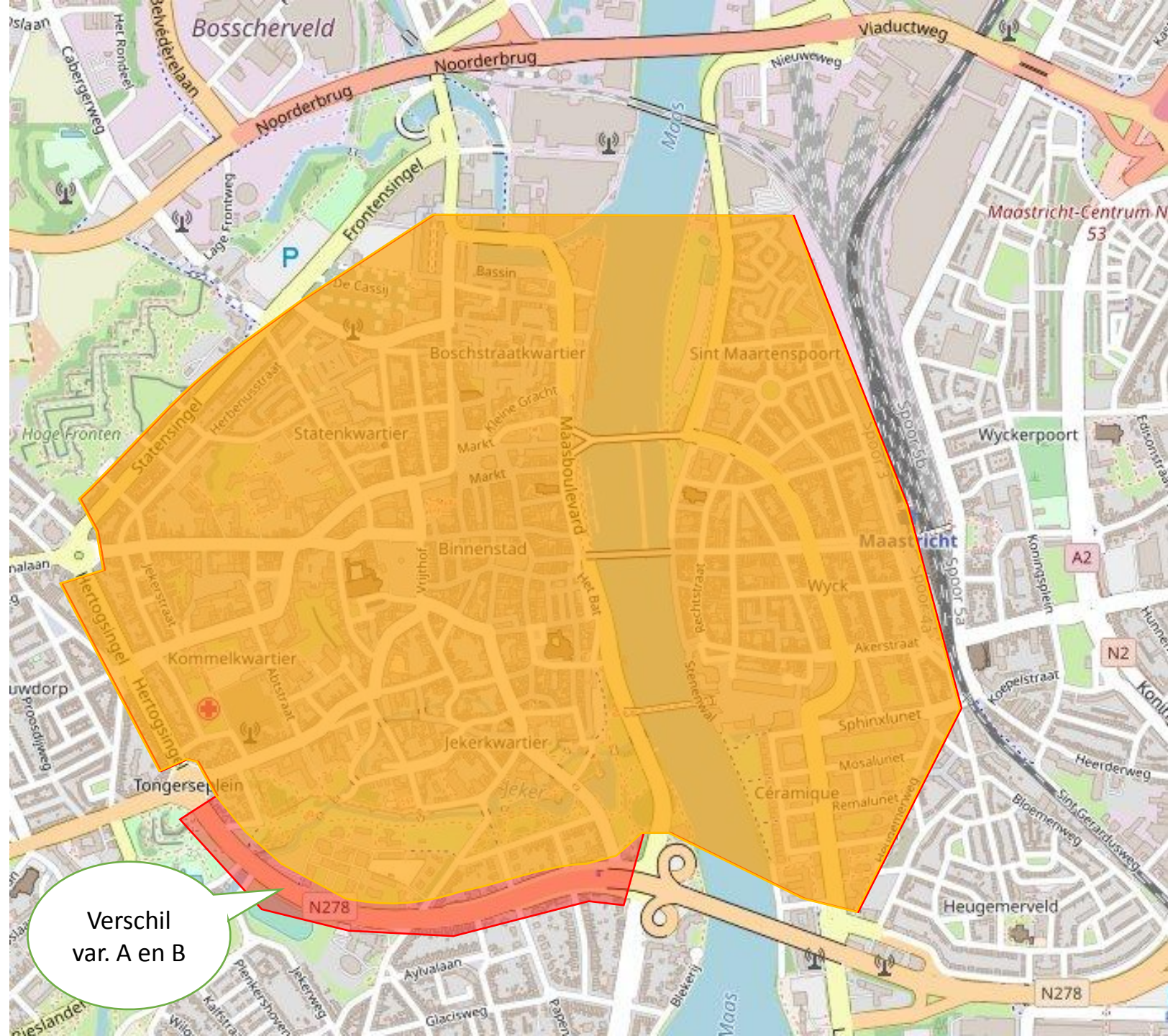


3 geografische (werk)varianten

VARIANT A / B

18.000 inwoners

20.000 arbeidsplaatsen
waarvan 3900 in
detailhandel



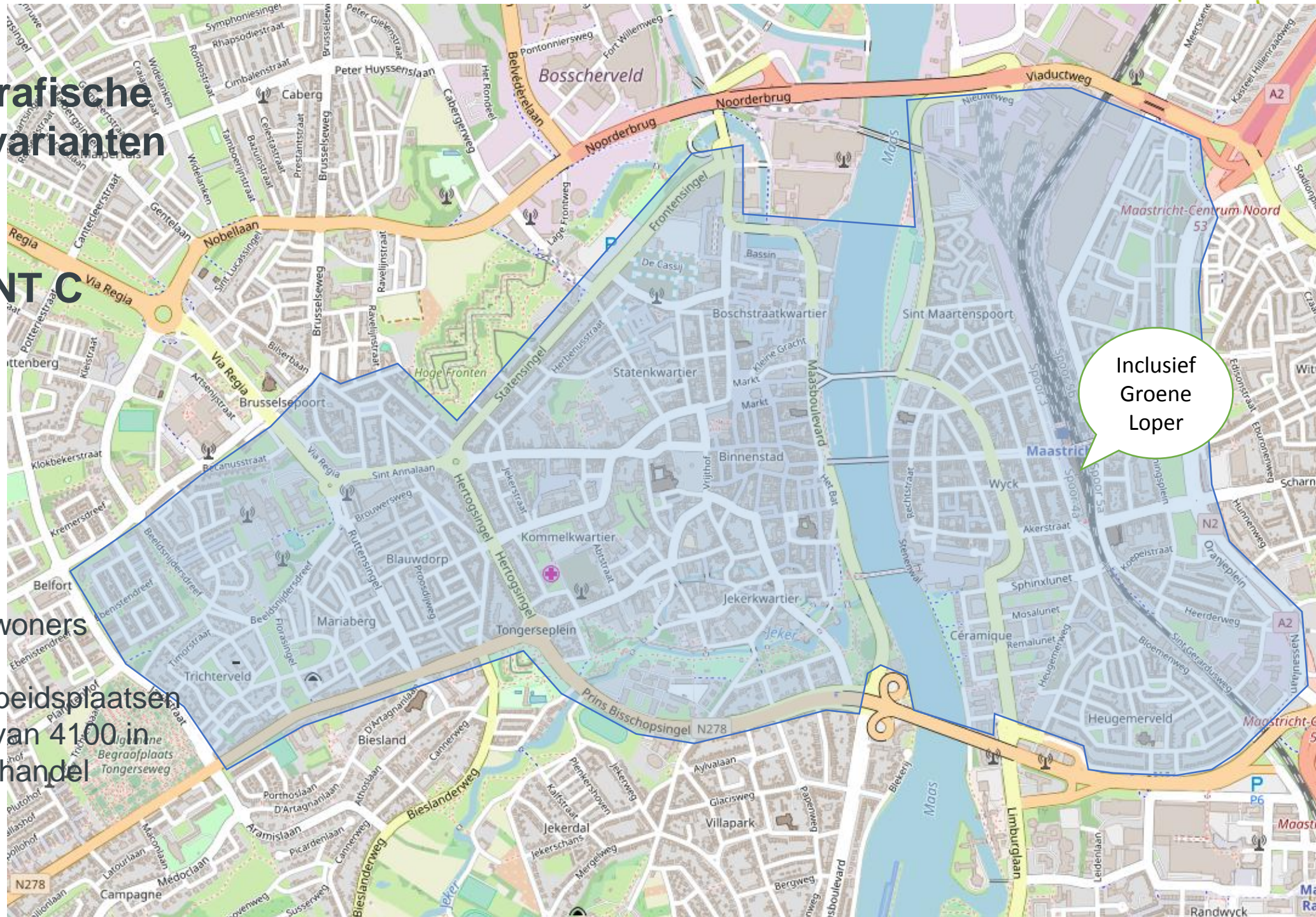
Verschil
var. A en B

3 geografische (werk)varianten

VARIANT C

33.000 inwoners

23.500 arbeidsplaatsen
waarvan 4100 in
detailhandel



Inclusief
Groene
Loper

Korte en lange termijn effecten

Mogelijke korte termijneffecten

- ✓ Bewoners parkeren hun voertuig buiten de zone en blijven ermee rijden
- ✓ Bezoekers komen niet
- ✓ Mensen kiezen voor andere vervoerwijzen
- ✓ Mensen rijden om de milieuzone heen
- ✓ Overtreders rijden toch door de milieuzone

Mogelijke lange termijneffecten

- ✓ Meer en meer schonere voertuigen, dus weer toename van ritten
- ✓ Verplaatsen van bedrijven vanuit milieuzone naar daarbuiten

Niet alle gedragsreacties zijn logisch / voorspelbaar!

- ✓ Bijvoorbeeld: voertuigen die wel aan milieunorm voldoen, komen toch niet meer in zone
- ✓ Autonome verschoning wagenpark in NL: minder “(oude) dieselkilometers”

Uitgangspunt = actuele verkeersstromen Maastricht

Basis = Regionaal Verkeersmodel van Royal Haskoning DHV

Dit is tevens gebruikt voor studies:

- ✓ Maatregelen ter verbetering Luchtkwaliteit Maastricht (2016) en
- ✓ Vrachtverkeer Maastricht-west (2017)

Basisgegevens verkeersmodel

- ✓ Wegennetwerk conform situatie 2020 bij invoering milieuzone
- ✓ Ritgegevens conform basisjaar uit verkeersmodel

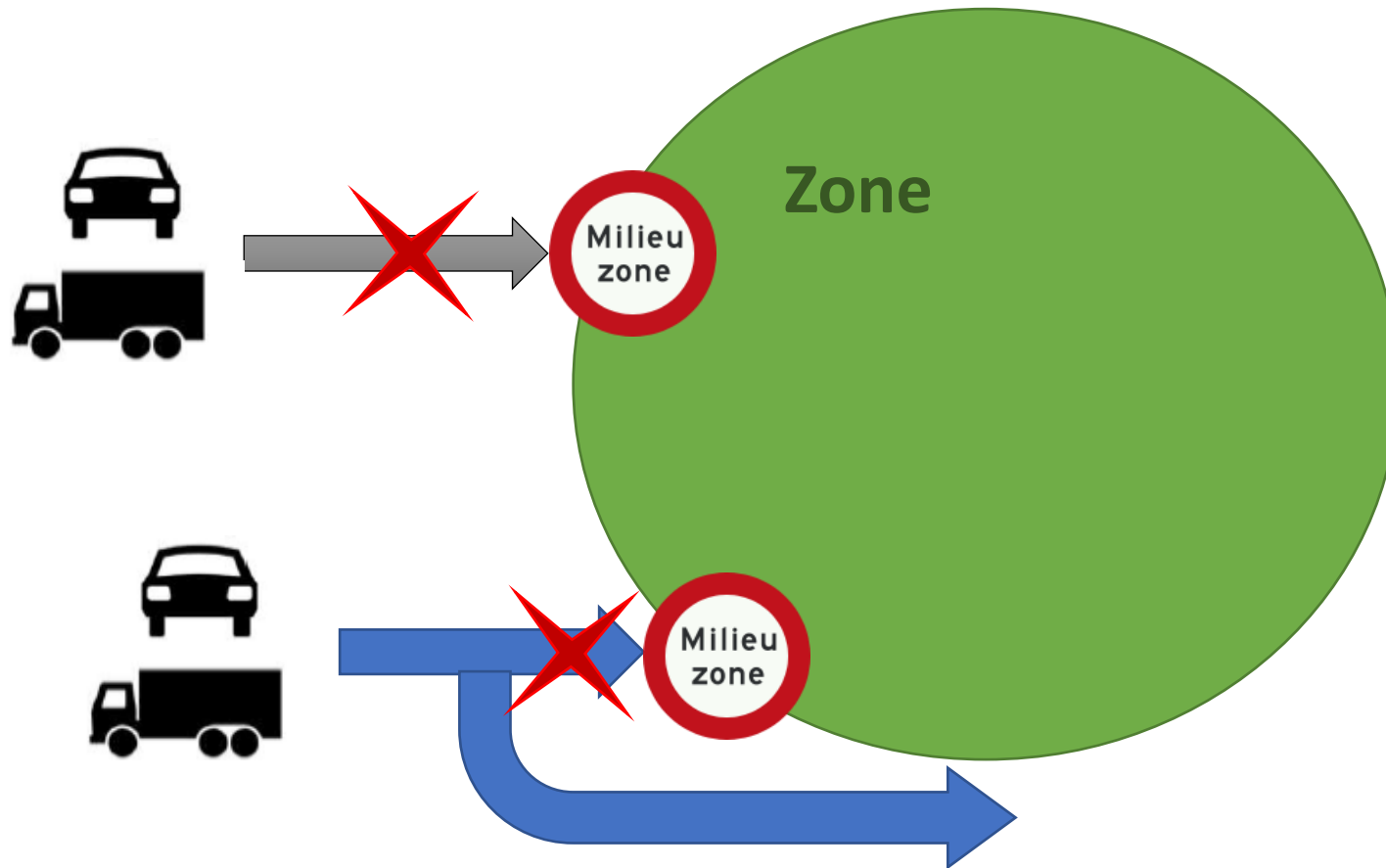
Actuele verkeerstelgegevens zijn door gemeente beschikbaar gesteld

- ✓ Deze worden als controle/verfijning op de modelcijfers gebruikt



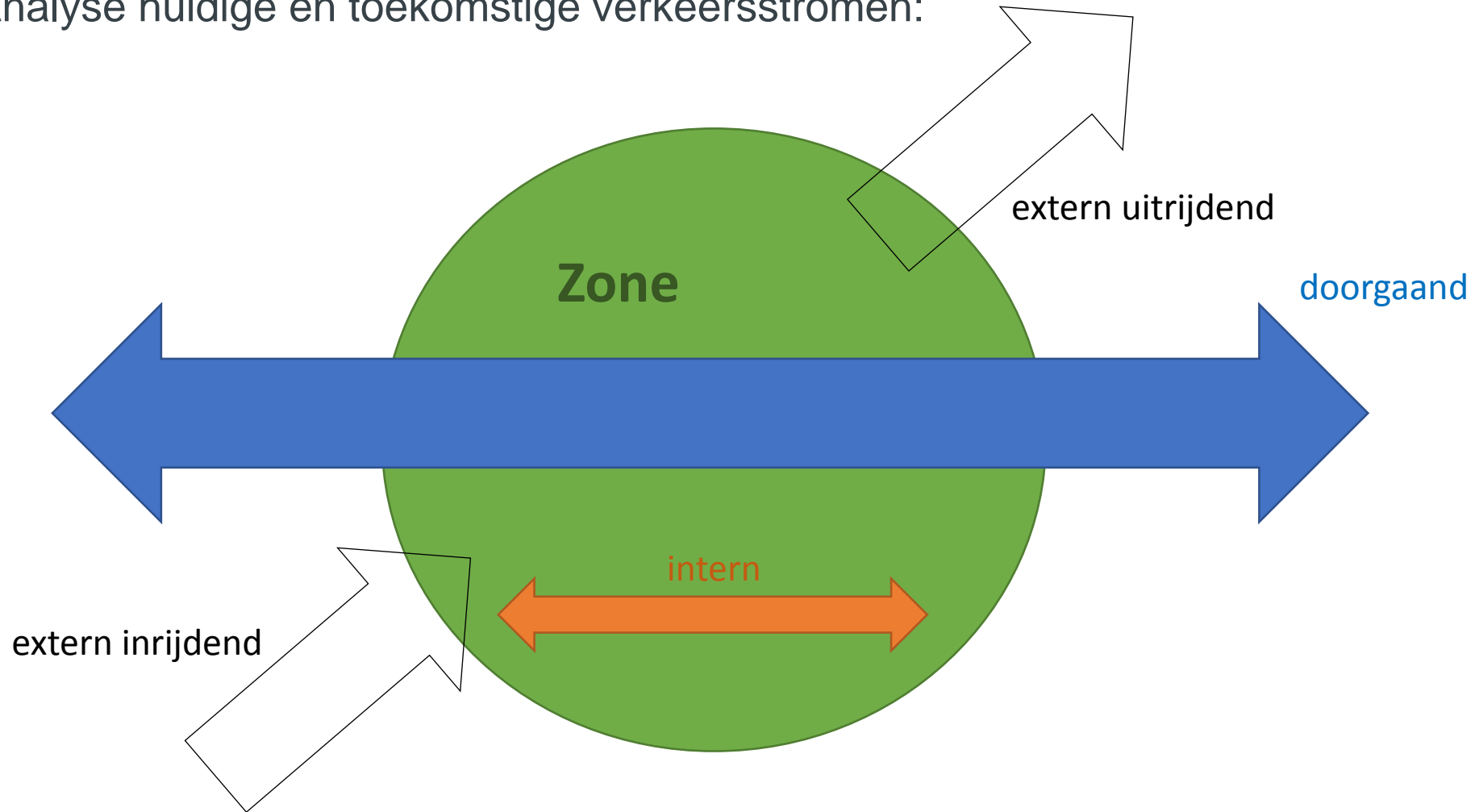
Verkeersmodelanalyse

Analyse huidige en toekomstige verkeersstromen:
effect van geweedd en omrijdend verkeer dat niet aan de milieunorm voldoet

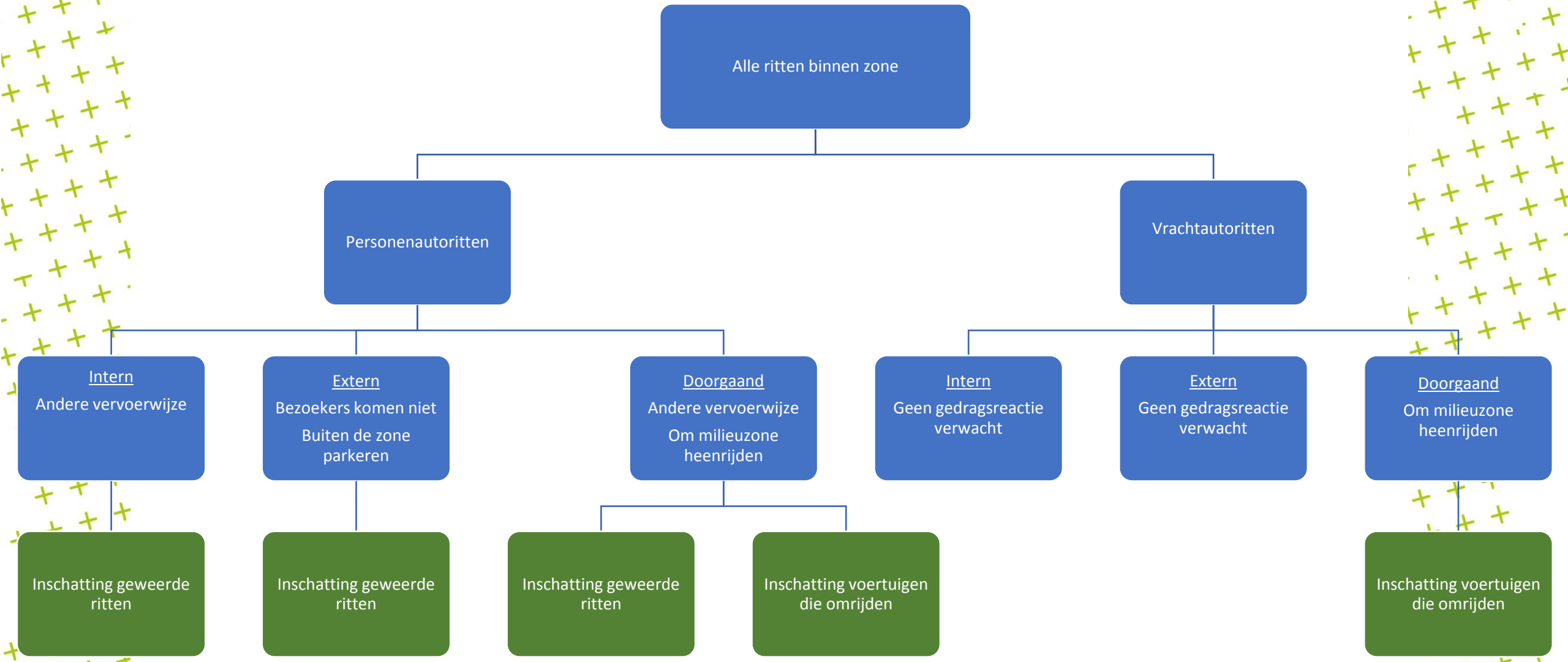


Verkeersmodelanalyse

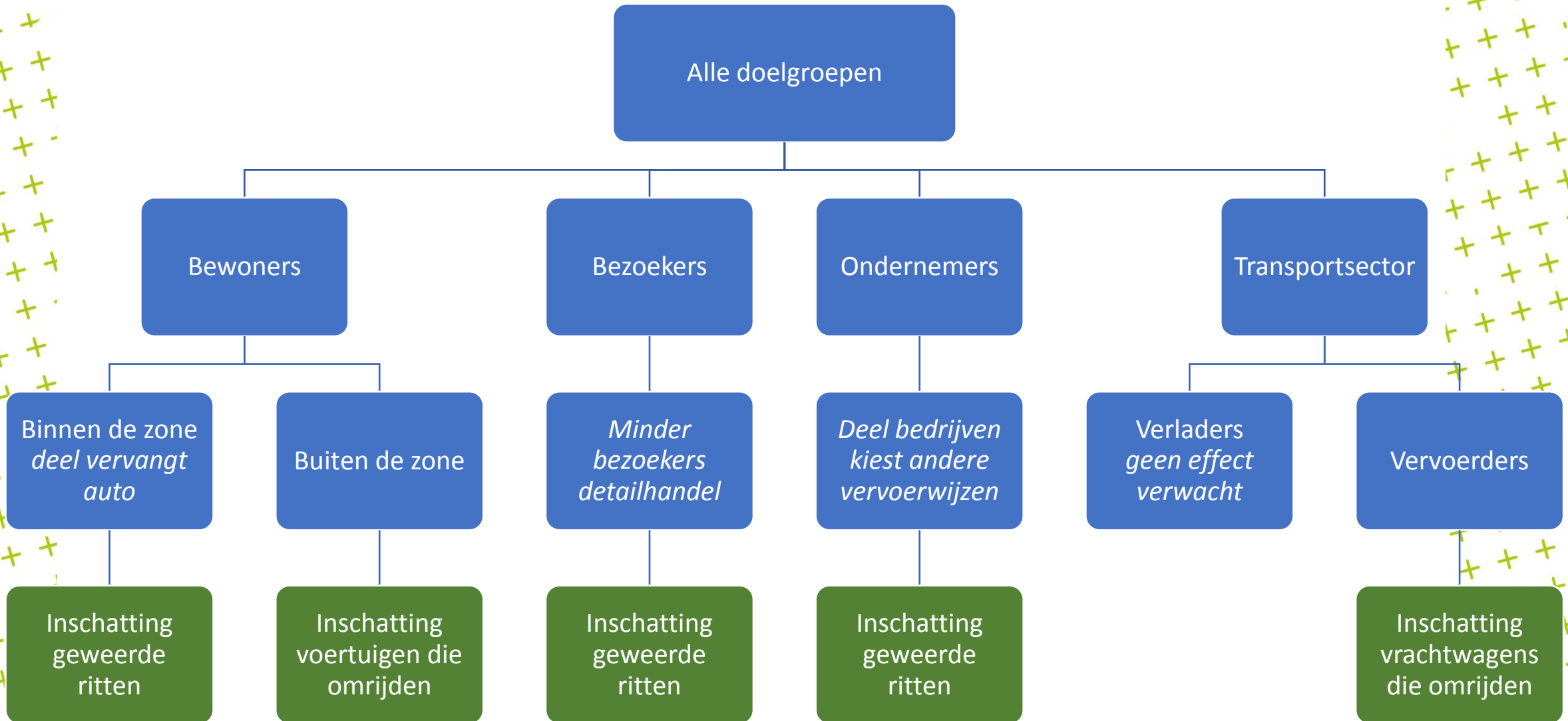
Analyse huidige en toekomstige verkeersstromen:



Trapsgewijze effectinschatting maken naar type verkeersstromen



Trapsgewijze effectinschatting maken naar doelgroepen



Landelijke effecten / referentiesteden; enkele interessante cijfers

- ✓ In Rotterdam wordt 1% van totale personenauto's door de milieuzone geweerd
- ✓ Effecten Utrecht en Rotterdam op basis van voor- en nameting zijn zeer vergelijkbaar
- ✓ Vrachtverkeer: landelijk wordt ca. 10% van de vrachtautokilometers met Euro 0-3 vrachtauto's gereden

Aandachtspunten bij vertaling vanuit landelijke cijfers naar Maastricht:

- ✓ Extra in Maastricht: weren diesel Euroklasse 3, bovenop klasse 0-2
- ✓ Substantiële afwijking t.o.v. andere steden door meer Belgische voertuigen?

Resultaten: inzicht in wijzigingen verkeersstromen

- Korte termijneffect: afname totaal aantal ritten per milieuzonevariant
- Korte termijneffect: toe- of afnames op wegen in en buiten de milieuzone
- Inzicht in langere termijneffect i.r.t. autonome verschoning
- Advies geven over de uiteindelijke praktische vormgeving van de milieuzone
 - Aanduiden beoogde locatie van de entrees
 - Hoeveel verkeersborden / markeringen nodig?
 - Hoeveel camera's nodig?
 - Gedetailleerd ontwerp van een “voorbeeldentree”



GRENS PAAL12

grensverleggende infraplanners