

Maastricht, 24 september 2019

Geachte leden van de gemeenteraad van Maastricht,

Gisteren eind van de middag troffen wij een nieuwe bijdrage aan van het college bij de stukken voor uw raadsronde vanmiddag over Verkeersmaatregelen Maastricht West. Dit was een onaangename verrassing voor ons, aangezien het college ons niet even een cc'tje had gestuurd. Ook uw eigen signaleringsservice heeft niet gedaan wat een simpele burger verwacht. Niet via de dagmail, en niet via de Notubiz-berichten, waarop wij ons toch (meermaals) hebben geabonneerd.

Maar goed, wij willen toch reageren, dan maar compact en kortaf. Gewoon, uit tijdnood, niet uit gebrek aan respect. Met een inspraakbijdrage zullen wij hier vanmiddag graag verder op in gaan.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Tongerseweg Veilig

Pag	Tekst	opmerking
1	Het risico op schade als gevolg van trillingen door het (zwaar)verkeer aan de woningen is echter aanvaardbaar klein, namelijk kleiner dan 1%	<ol style="list-style-type: none"><li>1. alle woningen zijn verschillend. Resultaten in de ene woning zeggen niets over de andere.</li><li>2. Het onderzoek was in 2017. Sindsdien is de fundering aanmerkelijk verslechterd en zijn de trillingen erger geworden.</li><li>3. Feitelijke schade doet zich voor in meer dan 1% van de woningen</li></ol>

Pag	Tekst	opmerking
1	Daarom is het project Geluidisolatie woningen Tongerseweg in het leven geroepen	<p>Geen verdienste van de gemeente, eerder nalatigheid. Dit is een Rijksprogramma dat al decennia loopt. De saneringsplicht is in 1980 opgenomen in de Wet geluidhinder. De zg. A-lijst dateert van 1986 en bevat saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï ondervonden van 65 dB(A) of hoger én waar gevelmaatregelen als enige oplossing werden gezien.</p> <p>Gemeenten dienden per project middelen aan te vragen. Andere straten op de A-lijst van Maastricht zijn al lang “gedaan”, maar de Tongerseweg is onacceptabel lang vooruitgeschoven. Ook is nagelaten subsidies voor stil asfalt aan te vragen toen dat kon. De geluidssanering op de Tongerseweg in 2017 opgepakt en werkzaamheden worden op z'n vroegst in 2020 verwacht.</p>
2	Op gebied van luchtkwaliteit worden geen wettelijke normen overschreden langs de Tongerseweg.	Nee, maar de normen van de WHO worden wel ver overschreden. De reconstructie zal daar niets aan veranderen. Denk aan de paniek rondom de stikstofnormen, waaraan ook met kunstgrepen werd voldaan.
2	Op basis van verkeersongevallengegevens blijkt dat er geen sprake is van bovengemiddeld veel ongevallen op de Tongerseweg.	Logisch, zwakke verkeersdeelnemers zijn ronduit bang en vermijden de weg. In enquêtes van derden worden meerdere punten veelvuldig gemeld als “gevaarlijk”
2	de oversteekbaarheid nabij de basisschool in Wolder [is] verbeterd door een schoolzone te realiseren	Een schoolzone geeft een adviessnelheid en er kan niet gehandhaafd worden. De “remafstand” van 50 naar 15 km is veel te kort. Is bovendien in heel Maastricht gedaan, geen extra inspanning voor de Tongerseweg
2	Uit de analyse blijkt dat circa 17% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg dat herkomst noch bestemming in Maastricht heeft	Onjuist. Als “Bestemmingsverkeer” is ook al het regionaal verkeer geteld tot Aken en Sittard aan toe. En wij hebben 10 september aangetoond dat de verkeerstellingen op vrachtwagens (nu de verkeersmonitor) nooit hebben gedeugd.

Pag	Tekst	opmerking
2	Op verzoek van gemeente Maastricht heeft TLN met hun routeplanner de snelste routes voor vrachtverkeer herleid tussen relevante herkomsten en bestemmingen tijdens normale verkeersomstandigheden	Dit moet in 2017 zijn gebeurd, en die “herleidingen” zijn nooit overgelegd. Ze zijn gebaseerd op onjuiste vrachtwagenaantallen. En hoe is bepaald wat “relevante” bestemmingen zijn en “normale” omstandigheden?
3	... is ook een telefonische enquête verricht onder vervoerders die zijn gespot op de Maastrichtse wegen.	Er schijnt te zijn gevraagd of sluiting van de Tongerseweg een probleem zou zijn. Geen verrassing dat men daar tegen was. De ruwe enquête resultaten zijn nooit overgelegd.
3	Op basis van de hiervoor beschreven analyses wordt geconcludeerd dat – tijdens normale verkeerssituaties – een beperkt deel, ongeveer 1 op de 5 vrachtauto’s dat over de Tongerseweg rijdt, geen herkomst of bestemming heeft in Maastricht.	Klopt niet. Nooit is de informatie beschikbaar gesteld waarop die rapporten zijn gebaseerd. Verzoeken om achterliggende informatie werden, vooral tot 2018, vakkundig afgewimpeld dan wel getraineed. De conclusies komen uit doelredeneringen en kunnen niet onafhankelijk worden bevestigd.
2-3	Het onderdeel “vrachtverkeer op de Tongerseweg” suggereert dat 80% daarvan bestemmingsverkeer is voor Maastricht.	Onaannemelijk voor iedereen die zelf komt kijken. En er is meer vrachtverkeer dan ooit is geteld (de verkeersmonitor klopt niet)
3-4	Het onderdeel “ontwikkeling verkeer op de Tongerseweg”	Geheel en al gebaseerd op onjuiste tellingen (de verkeersmonitor klopt niet), dus volstrekt onjuist

Pag	Tekst	opmerking
5	De Tongerseweg maakt geen onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer van Provincie Limburg	Dit betekent dat de Tongerseweg qua vrachtverkeer géén regio-ontsluitende weg kan zijn.
5	Specifiek is in het PVVp opgenomen dat voor de wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN geen verboden (mogen) gelden voor vrachtverkeer en voor vervoer van gevaarlijke stoffen.	Het college is en blijft als wegbeheerder verantwoordelijk en aansprakelijk. Bewering en mogelijke uitzonderingen niet op termijn van één dag na te gaan.
5	In de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 is de Tongerseweg als knelpunt op het gebied van leefbaarheid benoemd.	Terecht. Maar benoemen als knelpunt in de omgevingsvisie legaliseert slechts het maken van onacceptabele uitzonderingen op normale leefbaarheidsregels.
5	Automobilisten en vrachtautochauffeurs passen naar verwachting hun rijgedrag aan als gevolg van een smaller profiel	Misschien gaan ze langzamer rijden, maar er komen andere gevaren voor in de plaats, zoals onoverzichtelijkheid en nauwe doorgangen. We weten dat pas in 2023. Dit is een veel te duur experiment.  Eerdere pogingen bleken niet uitvoerbaar (snelheidsremmer bij de grens oversteek Pletzersstraat) of hadden een averechts effect (betonnen randen en vrachtverkeer met alle rechterwielen op de fietsstrook bij vluchtheuvels)  De ervaring om de hoek (Hermesweg) is eerder dat met name vrachtwagens de dure nieuwe weg juist vernielen.

Pag	Tekst	opmerking
5	De gemeente Maastricht heeft periodiek overleg met zowel de Vlaamse buurgemeenten alsook het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit & Openbare Werken van de Vlaamse overheid.	<p>Dat is pas sinds kort, en dit verloopt stroef. Op een ander resultaat van overleg, 50 km-zone in Riemst van de grens tot de brug, hebben we zeker 5 jaar moeten wachten. Al die tijd werd "overlegd".</p> <p>Hoe is in dat periodieke overleg gereageerd op de vrachtwagentax die de vrachtwagens juist de Maastrichtersteenweg op stuurt?</p> <p>De Belgische gemeenten hebben al te verstaan gegeven dat zij het vrachtverkeer willen routeren over de Maastrichtersteenweg en nergens anders.</p>
6	Wanneer zou normaliter groot onderhoud plaatsvinden aan de Tongerseweg?	Het laatste "onderhoud" was een asfaltverlaging in 2006. De houdbaarheid van stil asfalt is ca. 7 jaar. Groot onderhoud had moeten plaatsvinden in 2013.
7	Een eventueel vrachtwagenverbod in dit stadium zal stuiten op bezwaren vanuit België, waarmee we gelijk een paar stappen teruggezet zullen raken	Het is aan de rechter om te toetsen of dit een geldige overweging is om te weigeren een vrachtwagenverbod in te voeren. Door obstructie van het college (geen afwijzend besluit nemen) kan de zaak al een jaar lang niet worden voorgelegd.
7	Op dit deel van de Tongerseweg is de fundering slecht	Dat komt doordat op het eerste stuk al lang geleden nieuwe fundering is gelegd.
7	Een vrachtwagenverbod alleen op de Tongerseweg leidt tot verplaatsen van overlast naar bijvoorbeeld de Via Regia en Nobellaan, maar ook St. Annalaan en Hertogsingel.	<p>Bewezen onjuist. Tijdens werkzaamheden in Riemst, bijna het hele jaar 2016, zijn geen klachten geregistreerd.</p> <p>Het college heeft nagelaten nulmetingen uit te voeren ter vergelijking met een opengestelde weg en zo een pilotsituatie opzettelijk laten verlopen.</p>

Pag	Tekst	opmerking
7	Een vrachtwagenverbod bij alle grensovergangen in Maastricht-West leidt tot onwenselijke omrijdafstanden	Veronderstelling. De omrijdafstand is bovendien niet doorslaggevend voor de routecalculatie van de logistieke sector. En hoezo is dit relevant, gaat het college dan toch niet uit van 80% bestemmingsverkeer?
7	Aan de hand van een verkeersmodel is in 2017 een inschatting gemaakt.	Alweer: op basis van onjuiste vrachtwagentellingen. De verkeersmonitor klopt niet.
8	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.	De effecten zijn helemaal niet duidelijk, want de cijfers waarmee is gerekend kloppen niet. Een pilot is een prima manier om alle veronderstellingen te toetsen. Andere gemeenten hebben dit ook toegepast.
8	... dat het maken van afspraken met ondernemers niet effectief en toekomstvast genoeg is	Zeker. Evenmin als nauwe doorgangen, rotondes en andere ontmoedigingspogingen. Dit is precies de reden dat een verbod wél nodig is.
8	Onderwerp: "Mogelijke maatregel: Randweg om Maastricht-West"	Alle onderzoeken zijn hoofdzakelijk gericht geweest op het personenverkeer. Voorzover het vrachtverkeer aan bod kwam zijn alle bevindingen gebaseerd op onjuiste cijfers.
11	Door het continueren van de verkeersmonitor gedurende de komende jaren kan ook in de toekomst worden geanticipeerd op veranderende verkeersstromen.	Er is ernstige kritiek op de verkeersmonitor. Het college erkent deze kritiek. De monitor heeft gevolgen voor allerlei beleid en milieuberekeningen. Buurten en belanghebbenden hebben niet kunnen inspreken over de gemaakte keuzen; dit dient te gebeuren voordat wordt besloten tot voortzetting.