



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Verkeersmaatregelen Maastricht-West

DATUM
18 september 2019
Verzonden 19-09-2019

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
RAJ (Rik) Lebouille

TELEFOONNUMMER
043 350 4637

ONZE REFERENTIE
2019-27510

E-MAILADRES
Rik.Lebouille@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Op 24 september a.s. debatteert uw raad in een raadsronde over het thema Verkeersmaatregelen Maastricht-West. Ten behoeve van dit thema hebben in het verleden diverse debatten plaatsgevonden en zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd. Het is daarmee een omvangrijk dossier geworden. Met deze brief tracht ik, mede gelet op hetgeen besproken in de stadsronde afgelopen 10 september en in aanvulling op het raadsvoorstel, u op overzichtelijke wijze te informeren aan de hand van vraag en antwoord.

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?

Trillingen

LievenceCSO Milieu BV heeft in 2017 in opdracht van gemeente Maastricht een trillingsonderzoek uitgevoerd in vier woningen gelegen aan de Tongerseweg te Maastricht.¹ 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. 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%.

Uit nader onderzoek naar de wegconstructie door Kiwa KOAC b.v. is geconstateerd dat de fundering van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) onvoldoende sterk en stijf is en volledig vervangen dient te worden om de geconstateerde trillingen te verminderen tot een acceptabel niveau.² Bij de voorgestelde reconstructie van de Tongerseweg zal daarom de fundering worden vervangen.

Geluid

Wegverkeer veroorzaakt een geluidbelasting op aanliggende woningen. Uit onderzoek blijkt dat het verkeer op de Tongerseweg veel geluid produceert. Daarom is het project Geluidisolatie woningen Tongerseweg in het leven geroepen. In dit project wordt bekeken welke woningen in aanmerking

¹ Zie: Lievence CSO Trillingsonderzoek, 13 juni 2017

² Zie: Kiwa KOAC b.v., Verhardingsonderzoek en –advies Tongerseweg te Maastricht, 8 mei 2017



DATUM
18 september 2019

komen voor isolatie. Die isolatie zal gefinancierd worden door de Rijksoverheid. Bewoners van de Tongerseweg zijn hierover geïnformeerd.³ Bij de voorgestelde reconstructie van de Tongerseweg zal zogenaamd stil asfalt wordt gebruikt zodat het geluidniveau van het verkeer wordt gereduceerd.

Luchtkwaliteit

Op gebied van luchtkwaliteit worden geen wettelijke normen overschreden langs de Tongerseweg. Uiteraard is in relatie tot gemotoriseerd verkeer nog wel winst te behalen op het gebied van uitstoot van schadelijke stoffen. Met een breed maatregelenpakket werken we aan de luchtkwaliteit in Maastricht. U ontvangt hierover binnenkort een spoorboekje met de stand van zaken.

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. De Politie handhaaft op snelheid. De Tongerseweg is een van de Limburgse wegen die prioriteit krijgt bij het uitvoeren van snelheidscontroles.

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. Als eerste aanzet hiertoe is om de oversteekbaarheid nabij de basisschool in Wolder verbeterd door een schoolzone te realiseren. Hiervoor is de markering aangepast en zijn aanvullende borden geplaatst. Deze korte termijn maatregel is tot stand gekomen in overleg met bewoners, de school, politie en VVN.

Vrachtverkeer op de Tongerseweg

2. Welke herkomst en bestemming heeft het vrachtverkeer?

Om meer te weten te komen over de routes van het vrachtverkeer op de Tongerseweg, is in 2016 door adviesbureau RHDHV met een regionaal verkeersmodel een indicatieve analyse gemaakt van de herkomst en bestemming van het verkeer dat de grensovergang passeert (een zogenaamde 'selected link analyse'). Uit de analyse blijkt dat circa 17% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg dat herkomst noch bestemming in Maastricht heeft.⁴ Het overige vrachtverkeer, zo'n 83%, heeft wel een herkomst of bestemming in Maastricht.

In de transportsector wordt in de meeste gevallen gebruik gemaakt van routeplanners speciaal ontwikkeld voor de logistieke sector. Deze routeplanners zijn het equivalent van de bij automobilisten gangbare software zoals Google Maps of TomTom, en worden gebruikt omdat deze logistiek routeplanner rekening houden met specifieke aspecten, zoals hoogte- en breedtebeperkingen, venstertijden en afwijkende maximumsnelheden. Door Nederlandse vervoerders wordt veelal de routeplanner van Transport en Logistiek Nederland (TLN) gebruikt. Op verzoek van gemeente Maastricht heeft TLN met hun routeplanner de snelste routes voor vrachtverkeer herleid tussen relevante herkomsten en bestemmingen tijdens normale verkeersomstandigheden. Op basis van die analyse concludeert adviesbureau Nordinfra dat de Tongerseweg een regionale functie heeft in een

³ Voor meer informatie over het geluidisolatieproject: <https://www.gemeentemaastricht.nl/over-maastricht/projecten/stadsbreed/geluidisolatieproject-tongerseweg/>

⁴ Zie: Verkeersmaatregelen Maastricht-West, Onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de Leefkwaliteit, 6 december 2016, pagina 23



DATUM
18 september 2019

gebied dat reikt van Tongeren tot Valkenburg aan de Geul.⁵ Rijden over de Tongerseweg met zowel een herkomst als bestemming buiten dit gebied is onlogisch.

Om deze analyse op grond van route-logica te staven in de praktijk is ook een telefonische enquête verricht onder vervoerders die zijn gespot op de Maastrichtse wegen. Op grond van kenteken of belettering op het voertuig is niet af te leiden welke herkomst en bestemming het voertuig heeft. Een vervoerder uit het midden van Nederland die op het eerste oog niets te zoeken heeft op de Tongerseweg kan bijvoorbeeld in opdracht van een verlader uit Maastricht rijden. Ook een buitenlands kenteken geeft geen adequaat beeld over de route van het transport. Daarom zijn diverse vervoerders nagebeld en is hen gevraagd waarom ze door Maastricht reden. Op basis van de combinatie van uitkomsten van de telefonische enquêtes en de uitgevoerde route-analyses in de TLN-routeplanner, is geconcludeerd dat met een grote mate van zekerheid het overgrote deel van de vrachtwagens dat gebruik maakt van de Maastrichtse wegen lokaal verkeer is en geen logisch routealternatief voorhanden heeft.⁶

3. Is sprake van doorgaand internationaal transport?

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. De verwachting is dat de voorgestelde reconstructie van de Tongerseweg zal bijdragen aan het terugdringen van specifiek dit vrachtverkeer. Als gevolg van de reconstructie zal het vrachtverkeer met een nog lagere gemiddelde snelheid door de stad rijden, waardoor de snelweg als routealternatief aantrekkelijker wordt.

Ontwikkeling verkeer op Tongerseweg

4. Hoe ontwikkelde het verkeer de afgelopen jaren op de Tongerseweg?

Dit is terug te vinden in de Verkeersmonitor Maastricht 2018. Het verkeersvolume op de Tongerseweg in Wolder schommelt over een langere periode rond de 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

5. Hoe ontwikkelde het vrachtverkeer de afgelopen jaren op de Tongerseweg?

Op basis van onderscheid naar lengte is een inschatting te maken van het vrachtverkeer. Voor de categorie 'middel' en 'lang' zijn de intensiteiten uitgezet in onderstaande tabel. Als we aannemen dat de middelste categorie voor 50% uit vrachtauto's bestaat en de langste categorie voor 100% dan reden in de meetperiode in 2019 gemiddeld op een werkdag circa 340 vrachtauto's per etmaal. Dat is 4% van alle passerende voertuigen.

Het aantal vrachtauto's op de Tongerseweg nabij Wolder schommelt sinds 2015, maar lijkt een dalende trend te hebben. Afgezien van een piek in 2017 – tijdens de werkzaamheden aan de Noorderbrug – toen ongeveer 300 lange voertuigen per etmaal passeerden, is het aantal lange voertuigen gedaald van 270 in 2015 naar 190 in 2019 vrachtauto's per etmaal.

⁵ Zie: Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West inclusief een analyse van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de wegen in Maastricht-West (juni 2017, Nordinfra), blz 14 t/m 16

⁶ Zie: Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West inclusief een analyse van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de wegen in Maastricht-West (juni 2017, Nordinfra), blz 17 t/m 18



DATUM
18 september 2019

Tabel: Intensiteiten op Tongerseweg ter hoogte van Wolder (beide richtingen samen)

Jaar	Alle voertuigen	0m-5,6m	5,6m - 12,2m	>12,2m
2015	8.733	8.089	372	273
2016	8.504	7.550	708	247
2017	9.138	8.444	396	298
2018	8.851	8.227	375	249
2019*	8.381	7.895	298	188

*) Voor 2019 zijn intensiteiten van vier weken in januari/februari gerapporteerd, voor de overige jaren vier weken in september. Zodra de gegevens over september voor 2019 verzameld zijn, zullen de waarden voor 2019 worden vervangen.

6. Wat zijn de regels ten aanzien van de lengte en het gewicht van voertuigen op de openbare weg?

De Dienst Wegverkeer (RDW) laat voertuigen toe. In Nederland wordt een maximum gewicht gehanteerd van 50 ton per voertuig, waarbij er nog aanvullende richtlijnen zijn per aslast. Deze hangt af van de voertuigconfiguratie.

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. Gemeente Maastricht sluit hierbij aan. LZV's gebruiken zoveel mogelijk de hoofdontsluitingswegen van Maastricht (inclusief Tongerseweg). Bij aanvragen die gemeente Maastricht binnenkomen wordt, waar mogelijk, de Tongerseweg ontzien.

Een bijzondere groep vormen de landbouwvoertuigen. De afmetingen van het landbouwverkeer zijn wettelijk geregeld. Landbouwvoertuigen mogen maximaal 3,00 meter breed zijn. Er bestaat een ontheffingregeling waarbij ondernemers een bedrijfsontheffing kunnen aanvragen om met voertuigen met een maximale breedte van 3,50 meter de weg op te mogen. Gemeente Maastricht heeft de ontheffingverlening uitbesteed aan de RDW door middel van een mandaat. Op de Tongerseweg rijden – met name gedurende oogstperiode – voertuigen met een dergelijke ontheffing.

Beleidsmatige status Tongerseweg

7. Wat is de huidige beleidsmatige status van de Tongerseweg?

De Tongerseweg is conform de vigerende wegcategorisering van gemeente Maastricht een hoofdontsluitingsweg.⁷ De weg is onderdeel van de hoofdwegenstructuur.⁸ De weg heeft naast een lokale ook een regionale functie. Behalve de ontsluiting van direct aangelegde panden en woongebieden zoals Wolder, Daalhof en Campagne verbindt de weg ook Maastricht met Tongeren en Riemst.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma (PVVp) heeft provincie Limburg een grensoverschrijdende netwerkvisie voor regionaal verbindende wegen (RVWN) vastgelegd. In die

⁷ Zie: Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998, pagina 26

⁸ Zie: Structuurvisie Maastricht 2030, pagina 14



DATUM
18 september 2019

visie is de Tongerseweg als 'regio-ontsluitende weg' opgenomen.⁹ Het PVVp is als onderdeel Provinciaal Omgevingsplan (POL, 2014) door Provinciale Staten van Limburg vastgesteld. Specifiek is in het PVVp opgenomen dat voor de wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN geen verboden (mogen) gelden voor vrachtverkeer en voorvervoer van gevaarlijke stoffen. De Tongerseweg maakt geen onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer van Provincie Limburg. De Tongerseweg is wel onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. Deze Kwaliteitsnetten zijn overigens niet bestuurlijk vastgesteld en hebben daardoor minder status dan het RVWN dat is vastgelegd in het POL/PVVp.

8. Wat is het toekomstige beleidskader?

In de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 is de Tongerseweg als knelpunt op het gebied van leefbaarheid benoemd.¹⁰ Gemeente Maastricht wil op de Tongerseweg en andere wegen in Maastricht-West door middel van vergroening en een aangepaste inrichting de leefbaarheid verbeteren en de oversteekbaarheid vergroten.¹¹

De Tongerseweg onderdeel van het raamwerk van hoofdinfrastructuur. De weg is een regionale hoofdweg van secundair niveau, gelijk aan de Via Regia, maar ondergeschikt aan bijvoorbeeld de Belvédèrelaan.¹²

De huidige en toekomstige beleidsmatige kaders bieden de ruimte om in het nieuwe ontwerp van de Tongerseweg verkeersremmende maatregelen te introduceren.

Mogelijke maatregel: Reconstructie Tongerseweg (deel Javastraat – grens)

9. Hoe draagt een reconstructie bij aan het oplossen van de problematiek?

Wanneer de fundering wordt vervangen, stil asfalt wordt toegepast en vervolgens goed onderhoud wordt gepleegd zal de overlast van trillingen en geluid afnemen, zo is de verwachting. Ook is de inschatting dat als het wegprofiel van de Tongerseweg wordt aangepast op een zodanige manier dat er meer nadruk komt op lopen, fietsen en verblijven en minder op doorstroming van gemotoriseerd verkeer, de snelheid van het verkeer zal afnemen. Automobilisten en vrachtautochauffeurs passen naar verwachting hun rijgedrag aan als gevolg van een smaller profiel. Elders in Nederland zijn voorbeelden beschikbaar die laten zien dat een dergelijke wijziging van de weg kan leiden tot de gewenste resultaten. Gegeven de slechte fysieke staat van de weg en de kansen die een nieuw profiel biedt, is een reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens doelmatig en effectief.

10. Hoe vindt afstemming plaats met Vlaamse autoriteiten?

De Tongerseweg loopt over in de Maastrichtersteenweg (N79) naar Riemst. De wegbeheerder betreft de Vlaamse overheid. 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. In dit overleg worden beleidsvraagstukken en wegwerkzaamheden besproken en afgestemd.

⁹ Zie: Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014, Provincie Limburg, 12 december 2014

¹⁰ Zie: Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040, deel 2, blz 42

¹¹ Zie: Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040, deel 1, blz 72

¹² Zie: Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040, deel 1, blz 69



DATUM
18 september 2019

De Vlaamse overheid is voornemens de N79 tussen Riemst en Maastricht aan te passen. Dit zal gebeuren in verschillende fasen. De eerste fase heeft betrekking op het kruispunt van de N79 en N78. Deze fase zal op verzoek van gemeente Riemst, mede naar aanleiding van het overleg met gemeente Maastricht, prioriteit krijgen en daardoor naar verwachting gelijk oplopen met de werkzaamheden aan de Tongerseweg. De Vlaamse overheid heeft ons uitgenodigd deel te nemen in de werkgroep en biedt ons de gelegenheid onze ideeën in te brengen. Op onze beurt zijn de Vlaamse overheid en buurgemeenten door ons uitgenodigd voor deelname aan het ontwerpproces van de Tongerseweg. Ook is er op hoofdlijnen inhoudelijke consensus over de realisatie van een verkeersremmende maatregel bij de grens, waarbij de insteek is deze gelijktijdig met de reconstructie aan de Tongerseweg te realiseren.

We denken hiermee op termijn het wegennet aan beide zijden van landsgrens beter op elkaar af te stemmen. Dit zal ieders maatregelen onderling versterken en bijdragen aan het oplossen van de problematiek aan de Tongerseweg.

11. Wanneer zou normaliter groot onderhoud plaatsvinden aan de Tongerseweg?

Het wegdek van de Tongerseweg vertoont de afgelopen winters steeds vaker gaten. Als gevolg van nachtvorst gaat het asfalt van de bovenlaag kapot en verliest het zijn samenhang. Door de belasting van het verkeer ontstaan vervolgens gaten. Dit is op de Tongerseweg de laatste jaren een terugkerend fenomeen waardoor na de winter reparaties noodzakelijk zijn. Deze ontwikkeling maakt duidelijk dat groot onderhoud binnen afzienbare tijd hoe dan ook noodzakelijk wordt.

Bij groot onderhoud worden doorgaans één of meerder deklagen verwijderd. De fundering wordt in Maastricht nagenoeg nooit vervangen omdat deze normaliter in het verleden deugdelijk is aangebracht. Ook is de ondergrond in Maastricht goed. Voor wat betreft de fundering is dit bij de Tongerseweg niet het geval.

Het bestaande riool wordt niet meegenomen in de voorgestelde reconstructie. In 2015 is het riool schoongemaakt en waren geen reparaties nodig. De verwachting is dat de rioolbuizen binnen 10 tot 20 jaar gerelined worden. Dit houdt in dat een kous in buis wordt aan gebracht, zonder graafwerkzaamheden. Na het aanbrengen van een dergelijk kous wordt de levensduur met ongeveer 50 jaar verlengd. Ook de afvoercapaciteit naar de toekomst is naar verwachting voldoende.

12. Hoe zal worden omgegaan met de bomen langs de Tongerseweg?

Bij het opstellen van het nieuwe ontwerp zal als uitgangspunt worden gehanteerd dat de bomen blijven staan. De reconstructie en dan met name het vervangen van de fundering vormt wel een risico voor de bomen. Omdat de bomen langs de Tongerseweg praktisch tegen het asfalt aan staan, is eerder aangegeven dat niet kan worden uitgesloten dat de bomen moeten worden verwijderd vanwege schade aan de wortels als gevolg van het weghalen van de huidige wegfundering. Op basis van onderzoek naar de bomen in 2017 is geconcludeerd dat dit risico beheersbaar is door de fundering bij de wortels handmatig uit te graven en de fundering onder het fietspad ongemoeid te laten. Wanneer onverhoopt bomen de reconstructie niet overleven, zullen deze worden vervangen.

13. Waarom wordt bij het ontwerpproces expliciet uitgegaan van geen vrachtwagenverbod?

Het ontwerpproces zal een intensief en complex traject worden met veel belanghebbenden waarbij bij aanvang duidelijkheid over een vrachtverbod gewenst is. We hebben daarom dit uitgangspunt expliciet gemaakt. Een uitgangspunt dat past binnen de bestaande beleidskaders.



DATUM
18 september 2019

Daarnaast is het zo dat het overleg met de Vlaamse buurgemeenten in een pril stadium zit, dat dit overleg positief verloopt, en dat we denken meer te kunnen bereiken door wederzijds begrip te kweken voor elkaars vraagstukken. Een eventueel vrachtwagenverbod in dit stadium zal stuiten op bezwaren vanuit België, waarmee we gelijk een paar stappen teruggezet zullen raken in het proces en een gezamenlijke aanpak verder op de lange baan geschoven zou kunnen raken.

Op zichzelf zal dit uitgangspunt geen invloed hebben op het ontwerp en de constructieopbouw omdat ook bij een eventueel verbod rekening gehouden moet worden met landbouwverkeer en vrachtauto's die al dan niet met ontheffing gebruik maken van de vernieuwde Tongerseweg.

14. *Waarom wordt alleen naar het deel Javastraat – grens gerefereerd?*

Op dit deel van de Tongerseweg is de fundering slecht en is er winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid, trillingen en geluid.

Mogelijke maatregel: Vrachtverbod

15. *Waarom geen verbod?*

Het College heeft alle plussen en minnen opnieuw afgewogen en met de kennis van nu geconstateerd dat een vrachtverbod nog altijd een aantal doorslaggevende nadelen kent:

- Een vrachtwagenverbod alleen op de Tongerseweg leidt tot verplaatsen van overlast naar bijvoorbeeld de Via Regia en Nobellaan, maar ook St. Annalaan en Hertogsingel.
- Een vrachtwagenverbod bij alle grensovergangen in Maastricht-West leidt tot onwenselijke omrijdafstanden, omdat geen goed alternatief wordt geboden voor het grensoverschrijdende regionale verkeer.

16. *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 vuilniswagens. 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.

17. *Naar welke routes verplaatst het vrachtverkeer als een vrachtverbod wordt ingediend op de Tongerseweg?*

Bij invoering van een verbod op de Tongerseweg verdeelt het vrachtverkeer zich over andere wegen. Aan de hand van een verkeersmodel is in 2017 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 op de Tongerseweg zat een te grote omweg. De genoemde percentages zijn indicatief.

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%									



DATUM
18 september 2019

18. 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.

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

Het is in theorie mogelijk om met de meest relevante ondernemers, met name de regionale verladers die opdracht verstrekken aan vervoerders, afspraken te maken over rijroutes en rijtijden. Dit zal echter op vrijwillige basis zijn. Ervaringen uit 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 schatten wij in dat het maken van afspraken met ondernemers niet effectief en toekomstvast genoeg is.

Mogelijke maatregel: Randweg om Maastricht-West

20. In de stadsronde van 10 september jongstleden is een rondweg om Maastricht-West geopperd als lange termijn oplossing. Waarom hanteren we een westelijke randweg om Maastricht niet als stip op de horizon?

Een dergelijke rondweg is al eerder onderwerp van studie geweest. In de planstudie Maaskruisend Verkeer uit 2009 werd hierover opgenomen: "Bij de ontwikkeling van de naoorlogse woonwijken in Maastricht-West is in de structuurplannen nooit rekening gehouden met een westelijke randweg. Daarom heeft de stad zich op bepaalde plekken tot vlak bij de grens met België uitgebreid. Onderzocht is of het realiseren van een westelijke randweg via het Lanakerveld grotendeels op Belgisch grondgebied langs het Albertkanaal een functie zou kunnen vervullen voor de bereikbaarheid van de stad en binnen de stad voordelen zou opleveren op het gebied van de leefbaarheid.

Dit blijkt nauwelijks het geval. Ook als de randweg tot aan de Tongerseweg wordt doorgetrokken, wijzigt dit beeld niet; het zuidelijk deel van de randweg wordt naar verwachting nauwelijks gebruikt. Voor de Tongerseweg biedt de aanleg van een westelijke randweg geen substantiële vermindering van de verkeersbelasting. Dit komt doordat de randweg buiten de stad om loopt en niet optimaal aansluit op de wegen die de westelijke woonwijken ontsluiten. Een dergelijke randweg levert daarmee geen wezenlijke bijdrage aan de verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid en de ontlasting van het stedelijk gebied.

In het overleg rond de ontwikkeling van de Albertknoop en het Lanakerveld is op bestuurlijk niveau met de Belgische overheden afgesproken dat er geen ruimte wordt gereserveerd voor een westelijke randweg op Belgisch grondgebied.

Op structuurniveau zijn vanuit het project Maaskruisend Verkeer geen effectieve maatregelen te nemen om de verkeers- en milieubelasting op de Tongerseweg substantieel te verminderen. De Tongerseweg zal een functie blijven vervullen voor de ontsluiting van de stad vanuit België. Maastricht blijft in haar beleid echter streven naar een stabilisatie en mogelijk enige vermindering van het verkeer op de route Tongerseweg – Prins Bisschopsingel – J.F. Kennedybrug. Dit om de



DATUM
18 september 2019

milieubelasting langs deze route niet te verhogen en problemen op het gebied van verkeersveiligheid te voorkomen.”¹³

Deze conclusie tijdens het onderzoek naar aanleiding van de motie Uitwerking Infrastructuur Maastricht-West van juli 2015 herbevestigd. Over een nieuwe westelijke randweg is in de eindrapportage geschreven: “Een westelijke rondweg trekt te weinig verkeer aan en is kostbaar en zal daardoor weinig effect sorteren en niet kosteneffectief zijn.”¹⁴

Tabel: Gebruik en effect realisatie westelijke randweg in aantallen motorvoertuigen per etmaal

Wegvak	Situatie zonder westelijke randweg	Situatie met westelijke randweg
Randweg tussen Brusselseweg en Via Regia	–	10.000
Randweg tussen Via Regia en Tongerseweg	–	3.000
Via Regia	14.000	11.000
Tongerseweg	10.000	10.000

Bron: Planstudie Maaskruisend verkeer

¹³ Zie: Planstudie Maaskruisend verkeer uit 2009, Pagina 37

¹⁴ Zie: Verkeersmaatregelen Maastricht-West, Onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de Leefkwaliteit, 6 december 2016, bijlage A3



DATUM
18 september 2019

Figuur: Tracé westelijke randweg (gestippeld)



Bron: Planstudie Maaskruisend verkeer



DATUM
18 september 2019

Tongerseweg in relatie tot Maastricht-West

21. Waarom wordt alleen over de Tongerseweg gesproken?

De reconstructie van de Tongerseweg zal na afronding van het Noorderbrugtracé en de Koning Willem Alexandertunnel een belangrijke eerstvolgende stap zijn in de gevraagde aanpak van de weginfrastructuur in Maastricht-West. Daarnaast zal op korte termijn ook de rotonde Gentelaan-Nobellaan worden aangepakt. In de Ontwerp Omgevingsvisie worden aanvullend een aantal wensen voor de toekomst geagendeerd:

- Het verbeteren van de veiligheid voor met name fietsers op de rotondes Emmaplein en Tongerseplein.
- De oversteekbaarheid van de westelijke singels (onder meer in relatie met de te realiseren Blauwe Loper).
- Het sturen met parkeren door het realiseren van nieuwe P+W- en P+R-locaties nabij de Noorderbrug.

Door het continueren van de verkeersmonitor gedurende de komende jaren kan ook in de toekomst worden geanticipeerd op veranderende verkeersstromen. Ook het overleg met de Vlaamse overheden wordt gecontinueerd. Op deze manier wordt in stappen en op integrale wijze de leefbaarheid en bereikbaarheid van Maastricht verbeterd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.