

Vorbereidingsdocument Stadsronde Infrastructuur West en Luchtkwaliteit 15/12/2015

Tongerseweg Veilig

Inhoud:

1	Over het proces van de inspraak	2
2	Algemene achtergrondinformatie	2
2.1	Over de verkeerstellingen in Maastricht west.....	2
2.2	Over de soorten hinder.....	3
2.3	Wegkwaliteit: groot onderhoud 10 jaar geleden	4

Bijlagen:

Mailwisseling over meetgegevens
Herberekening verkeersintensiteiten september 2013

Tongerseweg Veilig

p/a Winfried Kramer
Tongerseweg 320A
6215AC Maastricht

06 30 43 66 58
TongersewegVeilig@xs4all.nl

1 Over het proces van de inspraak

We hebben gemerkt dat de gemeenteraad de inspraak tegenwoordig anders organiseert. Het is veel laagdrempeliger geworden. Wij vinden dat goed: een informele discussie tussen burgers en raadsleden bevordert wederzijds begrip en er kunnen goede ideeën ontstaan.

Wij signaleren echter ook wel een groot nadeel. Belangengroepen zoals wij hebben intern al heel zorgvuldig bediscussieerd en bepaald wat hun visie is. Ze willen dat in een openbaar debat aan de hele raad en aan de publieke opinie kenbaar maken, en wel in een zo vroeg mogelijk stadium, vóórdat iedereen positie heeft gekozen. Dat is met deze werkwijze niet meer mogelijk. Je kunt immers alleen maar je ideeën aan één tafel met één raadslid delen, verder hoort niemand je. Dat voelt als een verdeel-en-heers tactiek van "De Gemeente", en daar waren we laatst niet blij mee. Want het college krijgt wél ruimschoots de gelegenheid om vooraf uitgebreid zijn visie te geven, wat veel mensen nodeloos sterkt in de misvatting dat de gemeenteraad een verlengstuk is van B&W.

Op dit punt gooi je als gemeenteraad dus eigenlijk het kind met het badwater weg. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wij roepen daarom de gemeenteraad op om de nieuwe raadsprocedures wat dit betreft nog eens tegen het licht te houden: hoe kunt u nu voor belangengroepen de voordelen van de oude procedure toevoegen (tijdig algemeen kenbaar maken van je visie) aan de nieuwe (laagdrempelig en verkennend). We zijn blij met de mail van 10 december 2015, die laat zien dat de gemeenteraad naar mogelijkheden zoekt. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om schriftelijke informatie aan te leveren die toegankelijk is voor iedereen. Hopelijk zal dat blijken een waardevolle toevoeging te zijn aan de nieuwe werkwijze van de gemeenteraad.

2 Algemene achtergrondinformatie

2.1 Over de verkeerstellingen in Maastricht west

1. Er ligt één telkabel op de Tongerseweg, in het droogdal (Wolder). De gegevens daarvan konden een jaar of drie niet worden uitgelezen. Dat is toegegeven door een ambtenaar tijdens een overleg met de wethouder op 3 oktober 2013. Vanaf maart 2014 zijn weer cijfers beschikbaar. Resultaat: rond de 9100 voertuigen per etmaal, en dat is nog voordat de Carré een grote publiekstrekker werd voor de Belgen.
2. Er is ons verteld dat steekproefsgewijs wordt geteld, en dat resultaten van een paar weken worden omgerekend naar het hele jaar. Dus als die meting toevallig in een rustige of drukke periode viel kloppen die cijfers niet.
3. De zware landbouwvoertuigen die nog meer overlast veroorzaken dan de grootste vrachtwagens rijden alleen in bepaalde periodes. Daardoor worden ze gemist in een steekproef.
4. Vandaag 11 december 2015 is ons ambtelijk medegedeeld dat niet bekend is welke data van het telstation op de Tongerseweg precies beschikbaar zijn, en dat die gegevens vermoedelijk nooit zijn gebruikt als input voor rapportages, beleid of evaluaties. Evenmin is bekend of die gegevens op een of andere manier worden genormaliseerd, noch welke afdelingen en externe partijen de gegevens aangeleverd krijgen om hun werk te kunnen doen. Dat moet allemaal worden nagespeurd en daar zou men pas over drie weken mee kunnen beginnen. Zelfs de ruwe data kunnen niet direct worden geleverd. Kortom: de meetgegevens van de Tongerseweg, waar altijd mee werd geschermd als Tongerseweg Veilig kwam overleggen met de gemeente, zijn in de praktijk helemaal niet voorhanden.

5. Verder is ons medegedeeld dat alle verkeersregelininstallaties (VRI's, verkeerslichten) "in de regel" het verkeer tellen. Maar ook hiervan is onbekend welke informatie en data feitelijk voorhanden is, en ook dat dient te worden nagespeurd. Over drie weken.
6. Het beste en meest recente document over verkeersintensiteiten dat de ambtenaar wél snel kon vinden dateert van 17 september 2013. Die "herberekening verkeersintensiteiten" van Goudappel Coffeng is een rekenkundige aanpassing van een model uit 2011 en bevat nauwelijks cijfers. Er staat precies één "huidig" (2013) cijfertje in voor de Tongerseweg, namelijk 18.100 voertuigen per etmaal. Wat heb je daaraan, als er niet bij staat wáár dat dan geldt, bij de Carré, de Javastraat of de grens? Op basis van welke oertellingen en aannames zo'n getal tot stand is gekomen is volstrekt onhelder. Moeten we nu concluderen dat er iedere dag tussen Wolder en de Carré zo'n 9.000 voertuigen in een zwart gat verdwijnen, of juist dat Goudappel Coffeng gelijk heeft en het telstation in Wolder nog steeds niet goed functioneerde in maart 2014? Dubbel zoveel of half zo weinig?
7. Al met al zijn er grote vraagtekens te stellen bij de verkeerscijfers. Het lijkt erop dat, als het aankomt op concrete en feitelijke verkeersinformatie, al jarenlang het ene gat met het andere wordt gevuld. Feitelijk steunt iedere discussie over infrastructuur en milieu op modellen en aannames die steeds werden "geactualiseerd". Maar het blijven aannames, ook als ze door ingehuurde bureaus zijn opgesteld.
8. **We moeten ons in de Stadsronde Luchtkwaliteit en Infrastructuur goed realiseren dat alle "cijfers" over verkeersintensiteit puur theorie zijn. De juistheid van de cijfers is op geen enkele manier vastgesteld.**

2.2 Over de soorten hinder

Geluid en slechte luchtkwaliteit zijn bekend genoeg als verkeershinder.

De trillingen worden steevast vergeten. Trillingsoverlast is op meerdere manieren een grote stressfactor en nadelig voor de volksgezondheid. Ten eerste slaap je er er te weinig door, en met onderbrekingen. Ten tweede raakt je woning beschadigd, wat geldzorgen en stress oplevert. En als het probleem dan ook nog eens gewoon door de verantwoordelijke wordt ontkend, gaat de frustratie daarover óók nog eens aan je gezondheid knagen.

Ingenieursbureau Cauberg Huygen vertelde ons dat trillingshinder ontstaat door een combinatie van vier factoren. Dat zijn: de ondergrond, het wegdek, het soort verkeer en de snelheid ervan. Hoe erg trillingsoverlast is, kun je niet berekenen. Niet meten daar waar trillingen zijn te verwachten, sterker nog, waar daadwerkelijk trillingen worden waargenomen en er over wordt geklaagd, is daarom gelijk te stellen met "niet willen weten".

Alle vier de ongunstige factoren voor trillingen zijn aanwezig op de Tongerseweg: twee eeuwen oude slappe fundering, oneffenheden en beschadigingen in het wegdek, intensief zwaar vrachtverkeer en snelheden van minstens 50 km. Er zijn flinke trillingen te voelen die zich tientallen meters voortplanten door de grond, als kleine aardbevingen die de woningen vernielen. Je voelt de vrachtwagens letterlijk aankomen. We hebben het getimed: drie seconden vóórdát een vrachtwagen langsrijdt beginnen de radiatoren te rammelen. In die drie seconden legt een vrachtwagen ruim 40 meter af.

Ondanks meerdere verzoeken heeft de gemeente tot op heden categorisch geweigerd om de trillingen te meten. Dus: **over trillingen weten we niets**, de gemeente blijft hangen in de ontkenningfase. Het is voor de Tongerseweg met zijn bijzondere constructie echter een milieufactor van groot gewicht.

De **cijfers over geluidshinder en luchtkwaliteit zijn enkel benaderingen**. Niets wordt gemeten, er wordt alleen berekend, met als uitgangspunt de theoretische kwaliteit van de weg (zie verderop) en de verkeersaantallen en –snelheden, die zelf ook weer theoretisch zijn en verre van representatief (zie hiervoor).

2.3 Wegkwaliteit: groot onderhoud 10 jaar geleden

Het laatste groot onderhoud werd in 2006 uitgevoerd. De kwaliteit van dat werk heeft te lijden gehad onder twee omstandigheden: financiële nood en corruptie.

Het project was in strijd met eerdere toezeggingen niet opgenomen in de begroting 2006. Naar aanleiding van het burgerinitiatiefvoorstel van Tongerseweg Veilig besloot de gemeenteraad dat het college zijn toezeggingen moest nakomen en maar middelen moest vinden om het onderhoud in 2006 uit te voeren. De projectbegroting stond dus zwaar onder druk.

De aanbesteding werd gewonnen door Jansen de Jong, van de bekende corruptieaffaire, en het project werd uitgevoerd onder de projectleider die bij die corruptieaffaire betrokken was.

Zodoende is er gekozen voor prijs boven kwaliteit, en werd er niets gedaan met alle afwijkingen van het bestek (minderkwaliteit) die Tongerseweg Veilig had gerapporteerd om de gemeente behulpzaam te zijn bij het maximaal benutten van de garantievoorwaarden. De kwaliteit van de weg is daardoor op allerlei punten minder dan op papier wordt aangenomen.

1. Er is ander asfalt gelegd. Gevolg: meer slijtage (gaten, scheuren), zodat fluisterasfalt al snel weer lawaai-asfalt is geworden. Een oneffenheid met de dikte van een dubbeltje, bijvoorbeeld bij herstelwerk, heeft bij een slappe ondergrond zoals de Tongerseweg al duidelijk waarneembare trillingen tot gevolg als er een vrachtwagen overheen rijdt met minder dan 50 km/u.
2. De betonnen afscheiding is niet conform bestek. Gevolg: vrachtwagens rijden eroverheen, met veel gebonk en trillingen)
3. De putten zijn niet conform bestek uitgevoerd als selflevelers. Gevolg: nog meer gebonk en trillingen. En de putten verzakken nog ook!
4. Het bestek voorzag niet in renovatie van het wegfundament. Het asfalt rust nog steeds op de maaskeien van Napoleon uit 1810. Dat is geen fundering te noemen. Zo'n laag los gelegde keien is berekend op een postkoets, niet op het zware vrachtverkeer van tegenwoordig. Bij navraag bleek bij de gemeente geen enkele documentatie voorhanden over het fundament, en evenmin is ooit de bereidheid getoond hier eens onderzoek naar te verrichten.
5. Het bestek voorzag ook niet in het aanleggen van een fatsoenlijk voetpad. Dat is er dus nog steeds niet. Voetgangers moeten maar midden op het fietspad lopen, terwijl brommers en fietsers niet uit kunnen wijken. Of anders door plassen en over hobbelige keien in de de goot, door gras en blubber, allemaal erg onveilig, vooral bij donker, en zéker als alles is bedekt door bladeren of sneeuw.

De conclusie die uit dit alles naar voren komt is dat de kwaliteit van de weg veel slechter is dan op papier, met als gevolg **dat nieuwe plannen méér geluids- en trillingsoverlast moeten oplossen dan blijkt uit "de modellen"**.

Voor de luchtkwaliteit geldt net zoiets. Om te beginnen zijn de verkeerscijfers, waarmee de luchtkwaliteit wordt berekend, zeer dubieus. Daarbovenop komt nog eens dat we nu weten dat de uitstoot van het (diesel-)verkeer veel groter is dan we dachten, omdat "de modellen" geen rekening houden met sjoemelsoftware. Ook **op het punt van verbetering luchtkwaliteit moeten nieuwe plannen dus méér bewerkstelligen dan krap-aan (blijven) voldoen aan de geldende normen.**

Van: tongersewegveilig@xs4all.nl

Onderwerp: mailwisseling verkeerstelgegevens i.v.m. stadsronde 15/12/2015

Datum: 14 december 2015 16:30:32 CET

Aan: raadsgriffie@maastricht.nl

Kopie: Post Gemeente Maastricht <post@maastricht.nl>

Geachte Griffie,

Ik verzoek u onderstaande mailwisseling door te zenden aan de raadsleden. Graag direct; hij heeft betrekking op de stadsronde morgen 15 december 2015.

Er blijkt volgens ons uit dat ambtelijk wordt geprobeerd de discussie in de stadsronde te ondermijnen door te weigeren tijdig de benodigde gegevens te verstrekken. Dat terwijl het onderwerp is geagendeerd naar aanleiding van een motie van de Raad.

Het bevreemdt ons dat de gegevens die wij vragen niet naar behoren zijn verzameld ter voorbereiding van de uitvoering van de motie. Op grond van onze eerdere ervaringen met de afdeling verkeer beginnen wij te vermoeden dat dit getraineer moet verhullen dat die gegevens feitelijk helemaal niet beschikbaar zijn, en dus ook niet kunnen zijn gebruikt bij alle stukken betreffende het verkeer en aanverwante zaken in de afgelopen jaren.

Met vriendelijke groet
Tongerseweg Veilig

Winfried Kramer (06 30 43 66 58)

Marianne den Broeder (06 81 11 35 62)

Van: tongersewegveilig@xs4all.nl

Onderwerp: F, bel svp even over de doorsnedetellingen Tongerseweg

Datum: 10 december 2015 14:37:03 CET

Aan: f@maastricht.nl

Beste F,

Ik kreeg je niet aan de telefoon, dus nu mail ik je maar even.

Een tijdje geleden heb jij aan Winfried Kramer en JS een intensiteitenrapport en een snelheidsrapport gestuurd van metingen op de Tongerseweg in de periode 13 - 19 maart 2014. (voor jouw gemak stuur ik ze mee). Blijkbaar is de panne met de teller, waar we op 3 oktober 2013 bij wethouder Nuss over spraken, opgelost. Gelukkig maar.

Nu wil ik graag van je weten

1. welke data van het telpunt op de Tongerseweg thv huisnummer 374 uit de periode 2010 - heden (buiten deze ene telweek) zijn er op dit moment precies beschikbaar?
2. voor welke doelen zijn en/of worden deze data gebruikt (welk beleid, welke berekeningen, onderhoudsplannen, etc). Anders gezegd, aan welke andere afdelingen zijn/worden die data geleverd, wat doen die ermee? Eveneens: welke externe rapporten zijn/worden ermee samengesteld? En aan welke andere overheden zijn/worden ze geleverd (provincie, CBS, ministerie, Vlaams Gewest etc.)?
3. welke bewerkingen worden toegepast alvorens de data voor die doelen worden gebruikt of worden geleverd (bijv. extrapolatie naar een jaarlijks daggemiddelde etc.)?
4. welke andere telpunten waren/zijn er in Maastricht West en hebben die vanaf 2010 allemaal naar behoren gefunctioneerd?
5. Als de intensiteits- en snelheidsgegevens publiek toegankelijk zijn, kun je me dan even de link sturen? Het zijn immers milieugegevens in de zin van het verdrag van Aarhus. Als deze data niet publiek toegankelijk zijn, dan verzoek ik de gemeente daarvoor te gaan zorgen. Wil je dan intussen alvast de de ruwe data toezenden in .csv of excel-formaat en ook de andere vragen per omgaande beantwoorden door de de afgeleide rapporten/plannen/beleid toe te sturen (desnoods in verschillende afleveringen door de verschillende afdelingen)?

Voor de goede orde, we hebben deze gegevens nodig voor de inspraak ivm luchtkwaliteit en verkeer in Maastricht West op 15 december, die pas zeer onlangs werd aangekondigd. Vandaar dat we graag zsm over de informatie beschikken. Als de gegevens inderdaad input zijn geweest voor evaluatie en beleid zou dat geen probleem moeten zijn.

Ik stel het op prijs als je direct even belt voor overleg : 043-7270120

Met vriendelijke groet,
Marianne den Broeder

Van: "L" <L@maastricht.nl>

Onderwerp: Doorsnedetellingen Tongerseweg

Datum: 11 december 2015 14:01:55 CET

Aan: "tongersewegveilig@xs4all.nl" <tongersewegveilig@xs4all.nl>

Kopie: V <V@maastricht.nl>

Geachte mevrouw Den Broeder,

Ik heb uw mail ontvangen via mijn collega F. Ik ga hieronder in op uw vragen.

1) Dat is niet bekend. Ik heb hier navraag over gedaan bij een collega van verkeersmanagement. We zullen de gegevens van dit telpunt moeten opzoeken en analyseren. Ik zal hiertoe begin volgend jaar initiatief nemen. Ik kan mij voorstellen dat, zodra er helderheid is, ik de bruikbare gegevens aan u verstrek en daarbij duidelijk maak over welke periode er gegevens beschikbaar zijn.

2) Ook dit moet ik nagaan om met zekerheid te kunnen stellen. Maar ik vermoed dat de data niet is gebruikt, verwerkt, bewerkt of verstrekt aan andere afdelingen of derden. Ik zal dit nagaan en tegelijk met vraag 1 aan u terugkoppelen.

3) zie 2.

4) In de regel tellen alle verkeersregelininstallaties het verkeer. Ook die in Maastricht-West.

5) Ik kan u niet verwijzen naar een link of anderszins de ruwe data toesturen. Deze liggen niet op de plank en het is niet een kwestie van een enkele handelingen. Ik kan in lijn met mijn antwoord bij 1) voorstellen dat ik begin volgend jaar inventariseer welke informatie en data voorhanden zijn en u hierover bericht.

U verwijst verder naar de stadsronde 15 december a.s. U bent van harte uitgenodigd om deel te nemen aan deze stadsronde. Op basis van deze stadsronde zal de gemeente het initiatief nemen een aantal onderzoeksvragen te beantwoorden en maatregelen te beoordelen. De gegevens waarna u vraagt zullen, afhankelijk van de bruikbaarheid, betrokken worden bij dit onderzoek. Om toch een beeld te hebben bij de wegintensiteiten in Maastricht-West heb ik een notitie bijgevoegd met de meest recente modelberekeningen. Het betreft dus geen daadwerkelijk getelde intensiteiten.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

L

Van: tongersewegveilig@xs4all.nl
Onderwerp: Antw.: Doorsnedetellingen Tongerseweg
Datum: 11 december 2015 15:09:22 CET
Aan: "L" <L@maastricht.nl>
Kopie: Post Gemeente Maastricht <post@maastricht.nl>

Geachte heer L,

Wat fijn dat u zo prompt reageert, hartelijk dank daarvoor. Zo weet ik snel waar ik aan toe ben.

Nu wij er blijkens uw antwoord op dit moment van uit moeten gaan dat de telgegevens van de Tongerseweg niet voor plannen, beleid of evaluatie worden gebruikt rijzen er allerlei vragen. Op welke data heeft de gemeente zich bij de voorbereiding van de stadsronde en in de documenten over verkeer en luchtkwaliteit c.q. overlast dan wél gebaseerd? U zegt dat "alle verkeersinstallaties in de regel tellen". Zijn het dan de telgegevens van de VRI's die de input hebben gevormd? En als het ook niet de telgegevens van de VRI's zijn, waar komen de cijfers dan vandaan waarop beleid en beslissingen zijn gebaseerd? Tenslotte, waarom staat er aan de Tongerseweg een speciale telinstallatie als er niets met de gegevens wordt gedaan?

Hoe dan ook, in ieder geval ontvang ik graag de ruwe telgegevens van welke herkomst dan ook die zijn gebruikt voor de evaluatie van alle aspecten van de zaken die in de stadsronde aan de orde komen: luchtkwaliteit en verkeersinfrastructuur Maastricht West.

Ik reken erop dat in ieder geval de gegevens die daadwerkelijk zijn gebruikt direct beschikbaar zijn of tenminste snel zijn te achterhalen en dat ik ze van u mag ontvangen vóór de stadsronde.

U geeft verder aan dat u pas over drie weken wilt beginnen met het uitzoekwerk in verband met mijn vragen. Ik vind dat niet acceptabel. Het gaat om data die altijd zijn gepresenteerd als doorslaggevend voor beleid en beslissingen op het gebied van verkeer, milieu en volksgezondheid en de evaluatie daarvan. Bovendien worden er op korte termijn ideeën van ons als burger gevraagd, en wij nemen dat verzoek van de gemeenteraad zeer serieus. Wij willen ons best doen om positief mee te denken en de raadsronde tot een succes te maken. Dan willen wij zelf ook graag serieus worden genomen en tijdig de beschikking krijgen over de gegevens die wij daarvoor nodig hebben.

Ik ben me ervan bewust dat u afhankelijk bent van de medewerking van collega's. Als dat helpt kunt u ze wijzen op de Wet openbaarheid van Bestuur, met name artikel 6 lid 1 en 6: de gemeente moet altijd zo spoedig mogelijk beslissen op informatieverzoeken, en op milieuinformatieverzoeken zelfs binnen twee weken. Beslissing op milieuinformatieverzoeken mag de gemeente bovendien alléén verdagen als de omvang en gecompliceerdheid van de vraagstelling daartoe noodzaken. Daarvan is in dit geval geen sprake. Wij vragen om gegevens die input zijn geweest voor een beleid c.q. evaluatie die op dit moment voorligt.

Ik nodig u van harte uit om telefonisch contact op te nemen voor overleg als u nog vragen heeft: 043-7370120

Met vriendelijke groet,
Marianne den Broeder

Van: "L" <L@maastricht.nl>

Onderwerp: Doornedetellingen Tongerseweg

Datum: 14 december 2015 12:40

Aan: "tongersewegveilig@xs4all.nl" <tongersewegveilig@xs4all.nl>

Kopie: Post Gemeente Maastricht <POST@maastricht.nl>

Geachte mevrouw Den Broeder,

De stadsronde die morgen ingepland is niet gebaseerd op specifieke telgegevens. De aanleiding van de stadsronde zijn twee moties die zijn besproken in een raadsvergadering eerder dit jaar. De stadsronde heeft als insteek om met de raad, bewoners en andere belanghebbenden te praten en discussiëren over wat onderzocht moeten worden. Ik heb bijgevoegd een eerste opzet met onderzoeksvragen die we morgen willen bespreken. Zodra de onderzoeksvragen, mede op basis van de input van de stadsronde, zijn vastgesteld door het college zullen we zoals ik het nu voorzie gegevens, waaronder tellingen, gaan analyseren. Op dit moment hebben we dat nog niet gedaan.

De ruwe telgegevens die worden opgeslagen op onze servers zijn pas na een vertaalslag bruikbaar voor interpretatie. En daarom niet nuttig voor de stadsronde morgen namiddag. Nog los van het feit dat ik ze praktisch gezien niet ontsloten krijg voor die tijd. Mijn voorstel is – conform mijn eerdere mail - om de ruwe data met u te delen na deze vertaalslag. Die vertaalslag zullen we pas begin volgend jaar kunnen maken. Ik ben inderdaad afhankelijk van mijn collega's. En bovendien deze vraag vergt de nodige doorlooptijd omdat het gaat om specifieke expertise en tijdrovend is.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

L | Senior Beleidsmedewerker

Mobiliteit & Milieu | Gemeente Maastricht

T +31 (0) 6 15 30 96 39 | L@maastricht.nl

Mosae Forum 10, 6211 DW Maastricht | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht |

www.gemeentemaastricht.nl

<image003.png>

Van: tongersewegveilig@xs4all.nl
Onderwerp: Re: Doorsnedetellingen Tongerseweg
Datum: 14 december 2015 16:08
Aan: L@maastricht.nl
Kopie: Winfried Kramer winfriedkramer@home.nl

Geachte heer L,

Ik blijf bij mijn punt dat het niet acceptabel is dat u het moment van inbehandelingneming van een informatieverzoek vooruitschuift van 10 december 2015 naar - op zijn vroegst - 4 januari 2016. Dat is regelrecht in strijd met de wet, en u doet dit niet in overleg met mij als aanvrager.

Daarnaast is het niet aan het bestuursorgaan te bepalen of gevraagde gegevens al dan niet bruikbaar zijn voor een burger, noch om verstrekking afhankelijk te stellen van "onderzoeksvragen" die eerst door de gemeenteraad zouden moeten zijn geformuleerd.

U wilt zich bovendien ook nog eens het recht voorbehouden om als enige een analyse te maken van de ruwe gegevens. Daar stel ik tegenover dat burgers hun eigen analyse moeten kunnen maken, als zij dat willen, en dat daarvoor de ruwe gegevens ter beschikking behoren te worden gesteld zodra daarom wordt gevraagd.

Het is immers zo dat "de cijfers" juist onderzoeksvragen kunnen oproepen. En dat is precies wat u verhindert door te weigeren die cijfers tijdig ter beschikking te stellen aan alle partijen. Daarmee wekt u wantrouwen bij ons als burger, want dat ondermijnt de werkwijze die de gemeenteraad wil toepassen. Het lijkt wel of u juist lastige onderzoeksvragen wilt voorkómen.

U geeft opnieuw aan dat de data niet voorhanden zijn. De ruwe telgegevens op "de servers" zouden niet direct toegankelijk zijn. Dat is hoogst ongeloofwaardig. Elk normaal meetsysteem biedt standaard de mogelijkheid gegevens te exporteren. Dat er kennelijk niemand beschikbaar is die weet hoe dat werkt is doet alleen maar vermoeden dat er nooit naar die gegevens wordt omgekeken. Helemaal als u eraan toevoegt dat "een vertaalslag" en "specifieke expertise" nodig zouden zijn, en het bovendien "tijdrovend" zou zijn om de gegevens te leveren (dat lijkt me trouwens eerder een reden om er vooral snel aan te beginnen en de boel niet nodeloos vooruit te schuiven). Ik voeg hieraan toe dat wij nog niet vergeten zijn dat het telpunt op de Tongerseweg zo'n drie jaar buiten werking is geweest, en die aap pas uit de mouw kwam bij de wethouder aan tafel, toen wij hem ervan hadden overtuigd samen naar de gegevens te kijken!

Als wat u noemt allemaal serieus waar is, dan kan het niet anders of het hele beleid en alles wat het college beweert over het verkeer en de (milieu)gevolgen ervan berust op drijfzand in plaats van op feitelijke tellingen. U maakt het ons zo wel erg moeilijk om vertrouwen te houden in de uitspraken van het college op deze gebieden!

U begrijpt, Tongerseweg Veilig is niet te spreken over de afdoening tot nu toe van zijn informatieverzoek. Wij tillen hier extra zwaar aan omdat dit gebeurt in het licht van een stadsronde, waarvoor de gevraagde informatie wat ons betreft essentieel is. Ik dring er nogmaals op aan dat u ons informatieverzoek direct ter hand neemt en tijdig de gevraagde informatie levert. Doe dat nu, dan bent u ervan af. Want wat ons betreft komt er van uitstel echt geen afstel.

Met vriendelijke groet,
Tongerseweg Veilig
Marianne den Broeder



Gemeente Maastricht

DEFINITIEF



RMP Noorder- brugtracé

Herberekening
verkeersintensiteiten

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Maastricht
DEFINITIEF

RMP Noorderbrugtracé

Herberekening verkeersintensiteiten

Datum	17 september 2013
Kenmerk	MTT104/Bnc/0991
Eerste versie	

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Maastricht DEFINITIEF
Titel rapport	RMP Noorderbrugtracé Herberekening verkeersintensiteiten
Kenmerk	MTT104/Bnc/0991
Datum publicatie	17 september 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	René Hogerheijde en Onno de Jong
Projectteam Goudappel Coffeng	Carlo Bernards en Jan Banninga

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Herberekening verkeersmodel	3
2.1	Netwerkwijzigingen	3
2.2	Resultaten	3

1

Inleiding

In 2011 is het verkeersmodel van de gemeente Maastricht door Goudappel Coffeng BV geactualiseerd (GVM 2.1). Voor de totstandkoming van dit verkeersmodel is gebruik gemaakt van vigerende beleidskaders zoals de Structuurvisie (met realisatie van de omleiding Smeermaas en de tramverbinding TVM), de stedelijke programmering en de verkeersstructuur Belvédère, conform het Structuurplan Belvédère.

Het verkeersmodel GVM 2.1 is gebruikt om een inschatting te maken van de toekomstige verkeersstromen voor onder meer de volgende projecten:

- verkeersstudie diverse alternatieve verkeerssystemen (2011);
- bestemmingsplan Noorderbrug (2012);
- ontwerp-bestemmingsplan Bosscherveld-Noord.

Op 22 januari 2013 heeft de gemeenteraad Maastricht ingestemd met het 'Voorlopig Ontwerp Noorderbrug'. Met dit raadsbesluit lag het verkeerssysteem inclusief de detailering van kruispunten, wegvakken en verhardingen vast. Op 25 juni 2013 heeft B&W vervolgens een besluit genomen inzake het Definitieve Ontwerp inclusief de halte TVM. Dit leidt tot een aantal verschillen met het voorheen toegepaste verkeersmodel:

- toepassing zeer stil asfalt op diverse wegvakken (- 3dB(A) i.p.v. -1dB(A));
- wijziging tracé Bosscherlaan-Noord (onder de Belvedereberg i.p.v. om de Belvedereberg);
- verkeersfunctie C. Smulderssingel handhaven (i.p.v. downgraden) en gevolgen hiervan voor P. Huijssenslaan;
- kruispuntvorm Brusselseweg (verkeerslicht met afslagbeperkingen i.p.v. rotonde);
- afslagbeperkingen tracé Fort Willemweg - Frans vd Laarplein/-straat - Fagotstraat - Nobellaan;
- verkeersknooppunt Oost;
- verkeersknooppunt Bosscherweg.

Voorts is in het bestemmingsplan Noorderbrug een aantal woningen 'wegbestemd', terwijl inmiddels is besloten dat deze gehandhaafd zullen blijven op het bedrijventerrein. Hierdoor verandert het aantal geluidgevoelige bestemmingen in het gebied.

Bovenstaande leidt ertoe dat het gewenst is om een geactualiseerde verkeers- en milieuberekening te doen voor project RMP Noorderbrug. In het verlengde hiervan is het ook raadzaam om een nieuw Hogere Waarden Besluit te nemen voor het project.

De gemeente Maastricht heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- herberekening doen voor verkeers- en milieumodel RMP Noorderbrug o.b.v. vastgesteld ontwerp Noorderbrug;
- Hogere Waarden Besluit actualiseren en actuele verkeers- en milieuberekeningen toepassen bij de partiële herziening van BP Bosscherveld-Noord en BP Maastricht-West.

Deze notitie beschrijft de verkeerskundige werkzaamheden. De milieuaspecten zijn verwoord in separate rapportages voor lucht en geluid.

2

Herberekening verkeersmodel

Er is een nieuwe variant binnen het verkeersmodel gemaakt waarin het vastgestelde ontwerp van de Noorderbrug is verwerkt. De ruimtelijke ontwikkelingen (sociaal-economische gegevens) zijn hierbij onveranderd gebleven. Deze variant is simultaan door-gerekend met het verkeersmodel. Simultaan betekent dat ook herkomsten en bestemmingen van het verkeer worden beïnvloed door een wijziging van de infrastructuur.

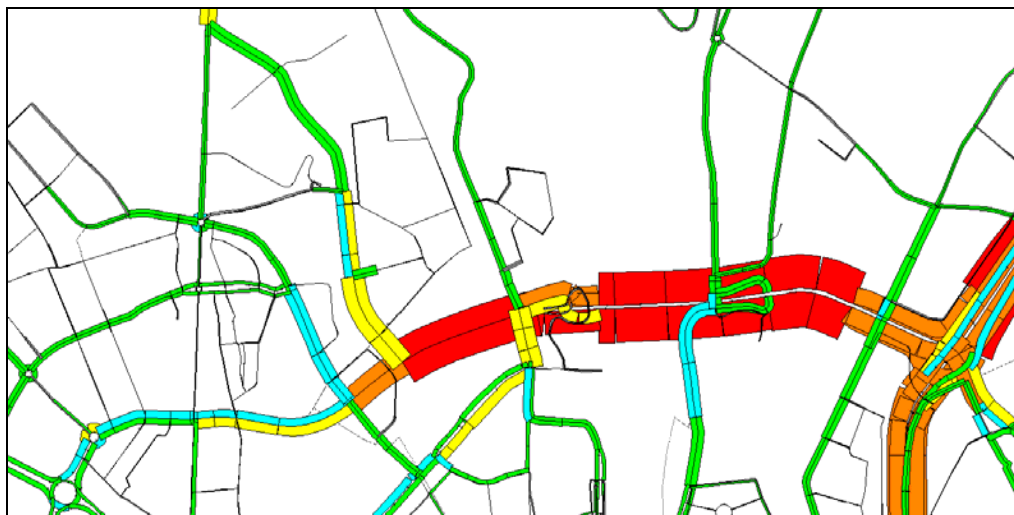
2.1 Netwerkwijzigingen

Gestart is met het model '2020_mtt06008_basis'. Hierin is het Noorderbrugtracé in de oude vorm opgenomen. De volgende opsomming geeft een overzicht van de zaken die zijn aangepast.

- Ligging van het tracé exact volgens de vastgestelde ontwerptekeningen. De ontwerptekeningen zijn hierbij als onderlegger gebruikt in het verkeersmodel waarna de wegenassen zijn verschoven naar de juiste plek.
- Overnemen kruispuntvormen met de juiste configuratie van opstelstroken.
- Extra vertraging op het Sappi-terrein om te voorkomen dat dit een invalsroute wordt voor bezoekers aan de binnenstad.
- Afslagverboden ingevoerd voor de kruispunten in Maastricht-West.
- Carl Smulderssingel op 50 km/h gezet.

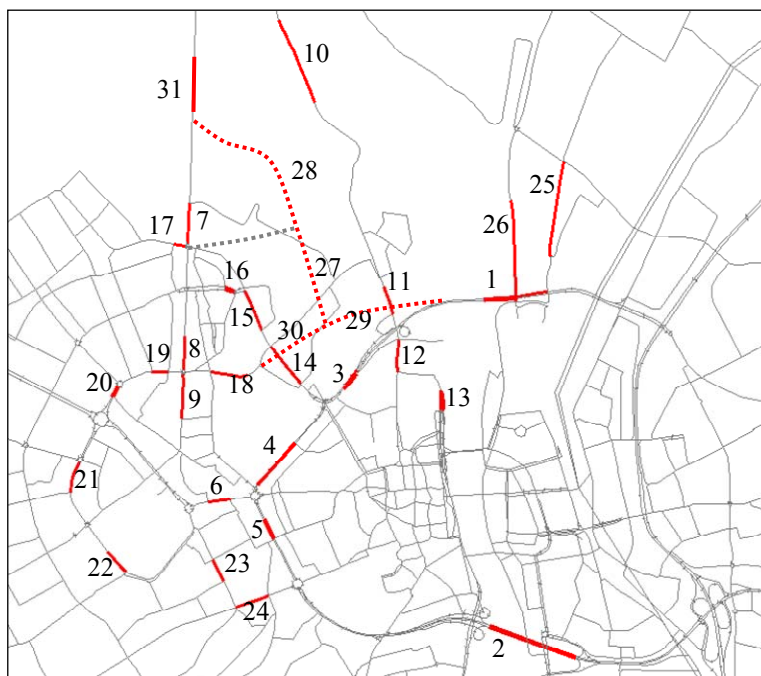
2.2 Resultaten

Figuur 2.1 geeft het belaste wegennetwerk weer vanuit het verkeersmodel. Dit geeft een globaal beeld van de verkeersstromen in Maastricht-Noord.



Figuur 2.1: Belast wegennet na herberekening wegenstructuur RMP

Tabel 2.1 geeft de intensiteiten op een aantal maatgevende locaties in het wegennet. Figuur 2.2 geeft deze locaties op kaart weer. De locaties komen overeen met het ontwerprapport voor de Noorderbrug.



Figuur 2.2: Meetpunten (toekomstige verlengde Noorderbrug en Bosscherlaan gestippeld en schematisch weergegeven)

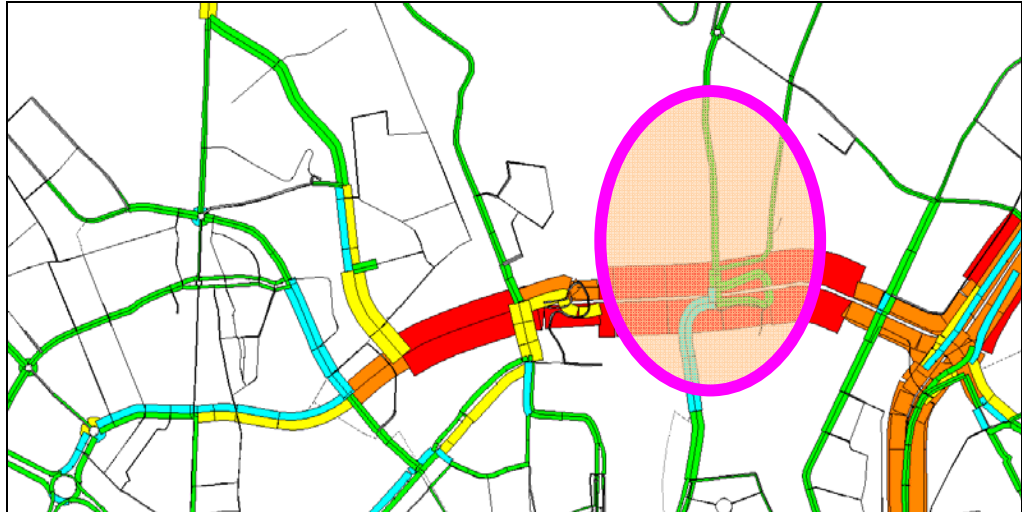
	locatie	huidig	autonoom	toekomst_oud	toekomst_nieuw
1	Noorderbrug	48.800	65.100	81.300	81.100
2	JF Kennedybrug	49.100	43.900	40.500	40.500
3	Frontensingel	38.300	52.100	16.600	16.900
4	Statensingel	17.200	18.100	12.900	16.100
5	Hertogsingel	21.100	20.800	16.300	17.600
6	Sint-Annalaan	14.800	15.600	9.600	10.700
7	Brusselseweg (noord)	11.700	15.700	7.000	6.600
8	Brusselseweg (midden)	4.800	6.500	5.000	800
9	Brusselseweg (zuid)	8.800	9.200	13.100	5.400
10	Bosscherweg (noord)	9.200	12.000	5.500	6.300
11	Bosscherweg (zuid)	14.500	16.500	10.400	11.600
12	Boschstraat	18.100	10.900	13.600	12.100
13	Maasboulevard	15.800	8.900	10.700	9.000
14	Cabbergerweg (zuid)	25.900	36.000	9.900	10.000
15	Cabbergerweg (noord)	14.100	18.000	12.300	17.100
16	Pieter Huysenslaan	5.600	6.000	11.400	7.300
17	Papyrussingel	6.600	8.500	9.800	10.000
18	Fort Willemweg	11.100	12.400	21.600	21.200
19	Fagotstraat	6.900	8.200	11.700	17.000
20	Nobellaan	7.500	10.100	12.500	16.200
21	Porseleinstraat	1.500	1.700	1.400	3.400
22	Beeldsnijdersdreef	1.100	1.200	1.000	1.100
23	Ruttensingel	8.900	8.600	8.300	6.800
24	Tongerseweg	18.100	18.800	16.800	16.200
25	Willem Alexanderweg	13.000	9.100	13.500	5.400
26	Borgharenweg	6.400	6.900		8.600
27	Bosscherlaan (zuid)	-	-	32.200	28.600
28	Bosscherlaan (noord)	-	-	17.000	14.900
29	Westelijke aanlanding (oost)	-	-	57.900	54.600
30	Westelijke aanlanding (west)	-	-	31.800	32.000
31	Brusselseweg naar Smeermaas	11.000	15.200	23.600	20.800

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten op meetpunten (motorvoertuigen per etmaal). Grote verschillen ten opzichte van de vorige berekeningen zijn in vet weergegeven.

De herberekening van het laatste ontwerp zorgt ervoor dat wijzigingen optreden in de verkeersstromen ten opzichte van de eerdere modelberekeningen. De verschillen worden hierna per deelgebied toegelicht.

Oost

Het oostelijk gedeelte van het plangebied is in Figuur 2.3 weergegeven.



Figuur 2.3: Gebied Oost

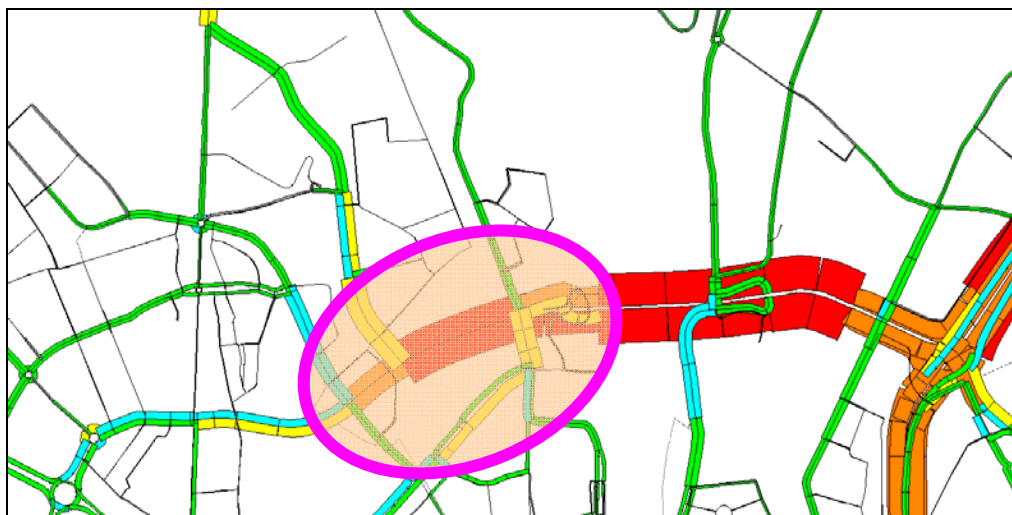
In vergelijking met de vorige modelberekeningen zijn zowel de Willem Alexanderweg als de Borgharenweg beschikbaar voor het gemotoriseerde verkeer. De kortsluiting tussen de Willem Alexanderweg en de Borgharenweg loopt parallel aan het Knooppunt Oost.

De omvang van het verkeer op deze wegen ligt in dezelfde orde van grootte als bij de vorige modelberekeningen (14.000 versus 13.500). De wijzigingen in dit gebied leiden lokaal tot een andere verdeling van het verkeer maar zorgt niet voor andere effecten. Ook de omvang van het verkeer op de Franciscus Romanusweg blijft gelijk.

Er rijden nu dagelijks minder motorvoertuigen over de Noorderbrug (-200). Dit aantal is echter op de totale hoeveelheid verkeer over de Noorderbrug verwaarloosbaar klein. De afname wordt veroorzaakt doordat de nieuwe Bosscherlaan bij de vorige berekeningen directer aansloot op de rondweg Smeermaas. Ook de verkeerscirculatiemaatregelen in Maastricht-West zorgen er waarschijnlijk voor dat de noordelijke ontsluitingsroute iets minder aantrekkelijk is.

Midden

Het middengedeelte van het plangebied is in Figuur 2.4 weergegeven.



Figuur 2.4: Gebied Midden

De herberekening van de verkeersstromen geeft in het middengedeelte merkbare verschillen. De keuze tussen de routes Boschstraat - Frontensingel en Westelijke aanlanding - Cabergerweg blijkt erg willekeurig. Tabel 2.2 geeft een overzicht van de wegvakken die in dit deel van het plangebied relevant zijn.

	locatie	toekomst_oud	toekomst_nieuw	verschil
3	Frontensingel	16.600	11.400	-5.200
12	Boschstraat	13.600	11.700	-1.900
13	Maasboulevard	10.700	8.700	-2.000
14	Cabergerweg (zuid)	9.900	16.100	+6.200
15	Cabergerweg (noord)	12.300	17.000	+4.700
18	Fort Willemweg	21.600	21.500	-100
29	Westelijke aanlanding (oost)	57.900	60.200	+2.300
30	Westelijke aanlanding (west)	31.800	37.800	+6.000

Tabel 2.2: Verkeersintensiteiten op meetpunten (motorvoertuigen per etmaal)¹

In de vorige modelberekeningen was ter hoogte van Sappi nog sprake van een zuidelijk gelegen op- en afrit. Deze bood een directere route naar de Boschstraat en de Frontensingel dan in het nieuwste ontwerp het geval is. Het nieuwe ontwerp zorgt ervoor dat

¹ Voor een beperkt aantal wegvakken is de in de toekomst verwachte verkeersintensiteit afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant.

minder verkeer via de Boschstraat de stad in rijdt. De Boschstraat en de Maasboulevard worden hierdoor iets rustiger.

De Cabergerweg-Noord wordt drukker vanwege de afwaardering van de Brusselseweg en het in stand houden van de maximumsnelheid op de Carl Smulderssingel (50 km/h).

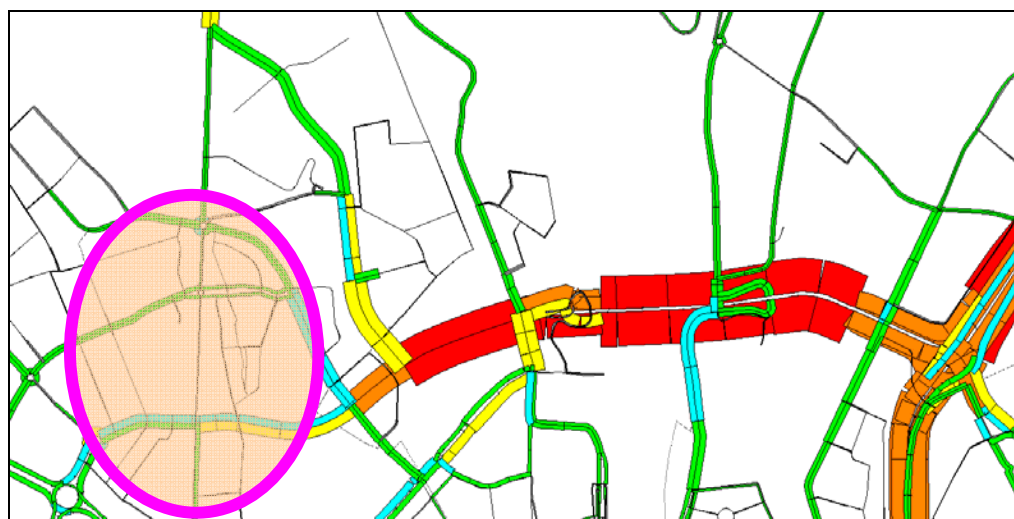
De wijzigingen hebben geen effect op het tracé na de Cabergerweg. De Fort Willemweg blijft nagenoeg even druk (-400).

locatie	toekomst_oud	toekomst_nieuw	verschil
3 Frontensingel	16.600	16.900	+300
12 Boschstraat	13.600	12.100	-1.500
13 Maasboulevard	10.700	9.000	-1.700
14 Cabergerweg (zuid)	9.900	10.000	+100
15 Cabergerweg (noord)	12.300	17.100	+4.800
18 Fort Willemweg	21.600	21.200	-400
29 Westelijke aanlanding (oost)	57.900	54.600	-3.300
30 Westelijke aanlanding (west)	31.800	32.000	+200

Tabel 2.3: Verkeersintensiteiten op meetpunten (motorvoertuigen per etmaal)²

West

Het westelijk gedeelte van het plangebied is in figuur 2.5 weergegeven.



Figuur 2.5: Gebied West

² Voor een beperkt aantal wegvakken is de in de toekomst verwachte verkeersintensiteit afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant.

De verkeersstromen in het westelijk gedeelte zijn aanzienlijk gewijzigd als gevolg van de doorrij- en afslagverboden. Tabel 2.4 geeft de relevante meetpunten weer.

	locatie	toekomst_oud	toekomst_nieuw	verschil
8	Brusselseweg (midden)	5.000	800	-4.200
9	Brusselseweg (zuid)	13.100	5.400	-7.700
16	Pieter Huysenslaan	11.400	7.300	-4.100
17	Papyrussingel	9.800	10.000	+200
19	Fagotstraat	11.700	17.000	+5.300
20	Nobellaan	12.500	16.200	+3.700
21	Porseleinstraat	1.400	3.400	+2.000
22	Beeldsnijdersdreef	1.000	1.100	+100

Tabel 2.4: Verkeersintensiteiten op meetpunten (motorvoertuigen per etmaal)³

De Brusselseweg wordt als gevolg van de gekozen kruispuntoplossing bij de Fagotstraat aanzienlijk rustiger. Verkeer kan vanuit de Brusselseweg-midden niet meer in zuidelijke richting doorrijden naar de Dr. Van Kleefstraat. Ook links afslaan richting de Fort Willemweg is niet meer mogelijk. De Brusselseweg-midden kan vanuit het zuiden slechts worden ingereeden vanuit de Fort Willemweg. De verkeersintensiteiten op de Brusselseweg-midden wordt hierdoor met 800 mvt/etmaal bijzonder laag. De maatregelen hebben ook effect op de Brusselseweg-zuid (-7.700).

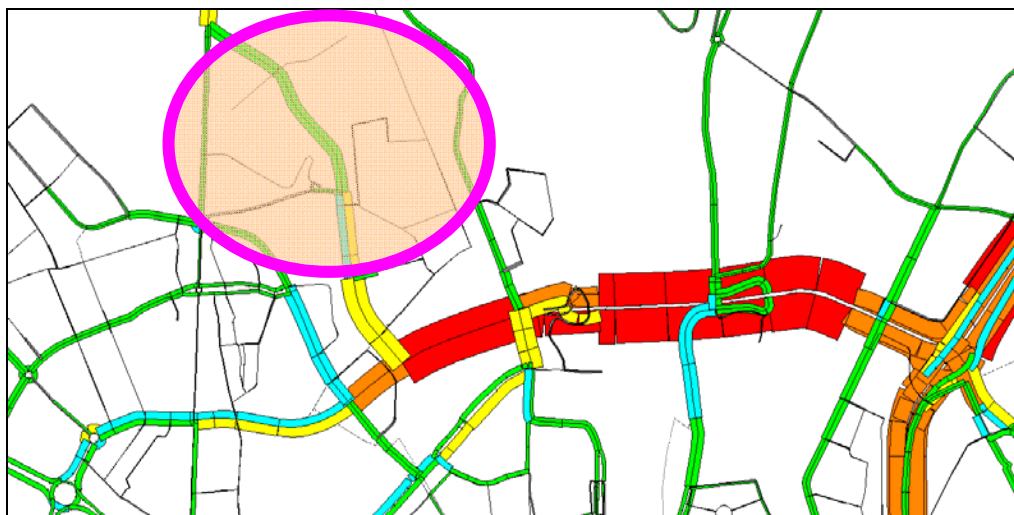
Het handhaven van de bestaande snelheid op de Carl Smulderssingel (50 km/h) zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de Pieter Huysenslaan weer afneemt. Het verkeer wordt nu beter over beide wegen verdeeld. Deze wijzigingen zorgen er tevens voor dat de intensiteit op de Papyrussingel (in het verlengde van de Carl Smulderssingel) beperkt toeneemt.

Door de afslagverboden in Maastricht-West blijft verkeer meer en langer op de oost-westroute rijden. De route Fagotstraat – Nobellaan wordt hierdoor met 3.700–5.300 motorvoertuigen per etmaal drukker. Deze toename is ook terug te zien op de verderop gelegen Porseleinstraat. Ter hoogte van de Beeldsnijdersdreef is dit effect nauwelijks meer terug te zien.

³ Voor een beperkt aantal wegvakken is de in de toekomst verwachte verkeersintensiteit afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant.

Noord

Het noordelijk gedeelte van het plangebied is in figuur 2.6 weergegeven.



Figuur 2.6: Gebied Noord

De verkeersstromen in het noordelijk gedeelte zijn gewijzigd als gevolg van de gewijzigde ligging van de nieuwe Bosscherlaan. Tabel 2.5 geeft de relevante wegvakken weer.

	locatie	toekomst_oud	toekomst_nieuw	verschil
7	Brusselseweg (noord)	7.000	6.600	-400
10	Bosscherweg (noord)	5.500	6.300	+800
11	Bosscherweg (zuid)	10.400	11.600	+1.200
27	Bosscherlaan (zuid)	32.200	28.600	-3.600
28	Bosscherlaan (noord)	17.000	14.900	-2.100
31	Brusselseweg naar Smeermaas	23.600	20.800	-2.800

Tabel 2.5: Verkeersintensiteiten op meetpunten (motorvoertuigen per etmaal)

De afname op het noordelijk deel van de Brusselseweg heeft vooral te maken met de maatregelen die in Maastricht-West zijn genomen.

De nieuwe Bosscherlaan sluit in het laatste ontwerp niet meer direct aan op de rondweg Smeermaas. Hierdoor is de route iets minder interessant. De Bosscherweg wordt hierdoor iets drukker (meetpunten 10 en 11). De noordelijke ligging van de op- en afrit bij Sappi kan ook een beperkte bijdrage leveren aan de toename op de Bosscherweg.

De verkeersdruk op de nieuwe Bosscherlaan neemt af ten opzichte van de eerdere berekeningen. Dit geldt in het verlengde daarvan ook voor de Brusselseweg naar Smeermaas. Een deel van het verkeer maakt gebruik van de Bosscherweg, een ander (en groter) deel van het verkeer verkiest de route via de Cabergerweg – Carl Smulderssingel. Doordat de Carl Smulderssingel 50 km/h blijft, blijft dit een aantrekkelijke route.

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**