

Info voor Stadsronde op Dinsdag 5.September 2017

Verkeersmaatregelen Tongerseweg

Noodzakelijk is een vrachtwagenverbod

Reden: 1. Vrachtwagens gebruiken de Tongerseweg als sluiproute en kunnen zo ook tol betalen op snelwegen voorkomen.

2. Ernstige overlast voor bewoners! Vrachtwagenverbod is daarom haalbaar (zie nordinfra pag. 40)
 - a. Geluidsoverlast v.a. ca. 4.00 uur! Niet alleen als gevolg kwaliteit asfalt, maar ook door aanhangers die door straat “kletteren” als een stel pantservoertuigen. Elders zijn hiervoor in Nederland geluidswallen aangebracht op snelwegen.
 - b. Ongevalsrisico, gezinnen met kinderen leven in angst!
 - c. Gezondheid, fijnstof treft de gehele omgeving!
3. De indeling en breedte van de Tongerseweg, maakt de weg feitelijk uitsluitend geschikt voor bestemmingsverkeer en niet voor snelwegverkeer!
Vele “oude huizen” staan kort aan de weg. Er is geen plaats voor een voetpad. In een collegevoorstel van 27/06/17 word bevestigd dat er weinig ruimte is op Tongerseweg voor perfecte verbetering!

Misleidende/onjuiste conclusies

1. Gemeentelijke onderzoeksrapporten geven aan ca.240 vrachtwagens per dag, waarvan 17% in regio Aken nog worden waargenomen, dus 83% is in Maastricht achtergebleven (dus tussen Maasbruggen en grens) Waar dan??
Niet naar het noorden of tussenliggende gemeenten??
Vervoerders komen uit geheel Europa, veelal Oost-Europa oa. Polen, Roemenië, Bulgarije, Slowakije, etc. Slechts Benelux-contact met een paar vervoerders (telefonisch??-door wie??-en met wie?)
Gezien het grote aantal Europese vrachtauto's geen duidelijk beeld (nordinfra pag. 17)
3. Het vergelijken van de Tongerseweg met anderen wegen in Maastricht, zoals Via Regia, kunnen niet serieus genomen worden (appels en peren) (nordinfra pag. 23 en 24)

Afsluiting Riemst heeft niet tot extra overlast elders gezorgd.

Voordelen: Overlast zal aanvaardbare vormen aannemen!

Financieel: Reconstructie Tongerseweg kan daarna voor vele miljoenen minder plaatsvinden en constante reparaties zullen uitblijven.
Er ontstaat financiële ruimte voor andere Maastrichtse initiatieven!

De voorgestelde begrote kosten zullen een veelvoud zijn van de nu vermelde 3,5 miljoenen!!

Conclusies:

Volgens kwaliteitsnet goederenvervoer voldoet de Tongerseweg niet aan het ideaal profiel voor dit soort toenemend goederenvervoer.

Maastricht is ondanks verlangens van andere bestuursorganisaties autonoom bevoegd om verkeersmaatregelen te nemen.

Welke belang heeft Maastricht om veelal buitenlandse organisaties te „pamperen“ ten koste van onze financiële middelen, onze mooie stad en zeker ten koste van onze bewoners!?