

2017-01-17 Inspraak **Tongerseweg Veilig** op Verkeersmaatregelen Maastricht West

Goedemiddag, mijn naam is Winfried Kramer en ik spreek voor Tongerseweg Veilig. Aangezien anderen al spreken over de luchtkwaliteit sluiten wij ons daarbij aan. We houden het nu dus enkel bij het rapport over de verkeersmaatregelen. Ik zeg er graag een paar dingen over, waar u anders makkelijk overheen zou lezen.

Pagina 16. Er wordt (deels) een nieuw model gebruikt, met lagere uitkomsten in de voorspelling voor 2030 dan het gemeentelijke model dat tot nu toe werd gebruikt. Dat komt doordat het niet de economische verwachtingen van het Centraal Planbureau gebruikt. De cijfers zien we verderop, op pagina 19. Het valt op dat dit optimistische model voor de Tongerseweg aan de hand van cijfers van 2014 toch juist méér verkeer voorspelt dan het standaard gemeentemodel. Trekt u zelf maar uw conclusie. Wij zeggen: een model is een model, luister ook eens naar de mensen. Er móét iets gebeuren!

Pagina 17. Er wordt gewezen op een scherpe daling in 2016 ten opzichte van 2015. Logisch, heel 2016 was de Maastrichtersteenweg in Riemst opgebroken. Een buitenkans om de gevolgen van een truckverbod te voorspellen door op een paar punten even te meten. Wij hebben daarop steeds aangedrongen, maar het is niet gedaan. Zelfs de Vlaamse autoriteiten hadden graag zo'n onderzoek hadden gezien! De punten in het peilingsvoorstel verontrusten ons wat dit betreft zeer. Straks wordt het: "we zullen moeten wachten op de volgende werkzaamheden in Riemst". Die cijfers kunnen er niet eerder zijn dan 2020. Dan gaat de boel wéér op de lange baan. Wij trekken dat niet.

Pagina 13/14. Op de afbeelding is te zien dat de Tongerseweg géén deel uitmaakt van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Waarom is een truckverbod dan zo'n probleem?

Pagina 23. Het vrachtverkeer op de Tongerseweg zou volgens het Regionale Verkeersmodel weinig te maken hebben met de A2 in Noordelijke richting. Logisch, dat model is gebaseerd op de regionale ontwikkelingen, en we zien nu juist zware brullende lange-afstandstrucks uit Oost-Europese lagelonenlanden die tussen Antwerpen en de A2 een stukje afsnijden. Dat is geen regionale ontwikkeling. Maar dat maakt de overlast niet minder. Die doorgaande trucks hebben hier niets te zoeken. Wij zeggen: verbieden, dag en nacht! Wat Landgraaf kan, kan Maastricht ook!

Pagina 35. Weggelaten is dat de trillingen ook scheuren veroorzaken in de huizen. Hoe slechter de weg, des te harder die groeien. Wij werden steeds voor gek verklaard en onderzoek werd structureel geweigerd. Maar na het nieuwe asfalt van elf jaar geleden bleef verdere schade even uit, en nu is het weer even erg, of misschien zelfs erger. Dus wij hebben dit probleem weer nadrukkelijk aangedragen. Het mocht niet in het rapport, want "veronderstellingen". Maar eindelijk wordt een klein steekproefje uitgevoerd. Wij gaan ervan uit dat het verband wel degelijk wordt vastgesteld. Zet u dat er even bij, op pagina 35 bovenaan.

Pagina 38. Hier staat het klip en klaar: het moet worden onderzocht of de trillingen nu worden veroorzaakt door de beschadigde toplaag of door de fundering. Daarover is namelijk totaal niets bekend, en dát is al wél jarenlang bekend, maar dat werd steeds verdoezeld. Wij denken dat de trillingen in de huizen in eerste instantie worden veroorzaakt door de oneffenheden in combinatie met de trucks, en zich tot in de huizen voortplanten door het gebrek aan fundering onder de weg (die is uit 1804, hebben wij vastgesteld door middel van archiefonderzoek bij het RHCL en Wobverzoeken). Een opmerking nog hierbij: we willen niet dat een onderzoek weer wordt aangegrepen als reden om de zaken vooruit te schuiven.

Pagina A4 van de bijlage. Eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens op de Tongerseweg is wél een optie. Die passen gewoon niet door de Diependaalseweg of de Pletzersstraat en kunnen dus niet via de Medoclaan gaan rijden.

Het peilingvoorstel is verder duidelijk. U kunt knopen gaan doorhakken. Wij hopen dat onze opmerkingen u daarbij helpen.

