



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Tongerseweg Veilig
p/a M. den Broeder
Tongerseweg 255a
6213GC MAASTRICHT

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Beslissing t.a.v. verzoek verkeersbesluit Tongerseweg	17 december 2019	--
BEHANDELD DOOR	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
RAJ (Rik) Lebouille	043 - 350 4637	2018-30575
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
rik.Lebouille@maastricht.nl	043 - 350 4141	--

Geachte meneer/mevrouw,

Aanleiding

Wij ontvingen op 28 september 2018 per brief van u een verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit dat wij hebben geregistreerd met als kenmerk 2018-30575. U verzoekt tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij het gedeelte van de Tongerseweg tussen de grens met België en de Javastraat wordt gesloten voor vrachtverkeer. Mede naar aanleiding van dit verzoek vond op 6 november 2018 een kennismakingsgesprek met de portefeuillehouder Krabbendam plaats. Tijdens dit gesprek is toegelicht dat een dergelijk besluit de nodige voorbereidingstijd vraagt. De gemeente Maastricht heeft u sindsdien mondeling, per e-mail en brief op de hoogte gehouden van de voortgang.

Bij brief van 27 maart 2019 heeft u beroep bij de rechtbank ingesteld omdat u van mening bent dat niet tijdig is beslist op uw verzoek van 27 september 2018. Op 24 oktober 2019 heeft de rechtbank Limburg uitspraak gedaan inzake dit beroep. De rechtbank overweegt in haar uitspraak dat de redelijke termijn voor het nemen van een besluit op het verzoek van Tongerseweg Veilig nog niet is verstreken, doch dat indien een belanghebbende een verzoek doet om een besluit te nemen waaraan rechtsgevolgen zijn verbonden, het bestuursorgaan (in dit geval het college) is gehouden op die aanvraag een besluit te nemen. De rechtbank is van oordeel dat het college ook op voorgenomde aanvraag van uw vereniging alsnog binnen een redelijke termijn een besluit moet nemen.

Afweging belangen

De aanleiding voor uw verzoek tot een vrachtverbod is de overlast van vrachtverkeer die u als bewoner(s) ervaart. U geeft in uw verzoek van 28 september 2018 aan dat het intensieve zware vrachtverkeer zorgt voor geluidsoverlast, luchtvervuiling, trillingen, schade aan de woningen en de nachtrust verstoort van bewoners.

Gelet op het feit dat de Tongerseweg wordt beheerd door de gemeente Maastricht, neemt het college van burgemeester en wethouders ingevolge artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 het verkeersbesluit. Zoals opgenomen in de Wegenverkeerswet dient het college hierbij (primair) de belangen van het verkeer en daarnaast ook de belangen voor omwonenden en milieu en de aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden af te wegen.



DATUM
17 december 2019

Het afgelopen jaar zijn diverse belanghebbenden geconsulteerd, waaronder u. Daarnaast zijn onderzoeksresultaten en recente tellingen op een rij gezet. Deze bevindingen vormden de basis voor het raadsvoorstel waarover de gemeenteraad heeft gedebatteerd. De argumentatie is door portefeuillehouder Krabbendam uit zorgvuldigheid expliciet getoetst tijdens het debat en kon rekenen op een meerderheid in de gemeenteraad. Dit heeft geleid tot het raadsbesluit 2019-18041 op 8 oktober 2019. U bent op de hoogte van dit besluit.

Belangen verkeer

De Wegenverkeerswet 1994, zoals verwoord in het eerste lid van artikel 2, geeft aan dat de bruikbaarheid van de weg en de vrijheid van het verkeer zoveel als mogelijk gewaarborgd moet worden.

De Tongerseweg heeft naast een lokale functie ook een substantiële regionale functie. Behalve de ontsluiting van direct aangelegen panden en woongebieden zoals Wolder, Daalhof en Campagne verbindt de weg ook Maastricht met Tongeren en Riemst. Een significant deel van het verkeer heeft daarom geen herkomst of bestemming aan de Tongerseweg. De Tongerseweg wordt daarom ook beleidsmatig door de gemeente Maastricht betiteld als secundaire regionale hoofdweg¹. Dit is ook terug te zien in het verkeersvolume op de weg.²

Kortom, de Tongerseweg heeft een regionale functie in het verkeerssysteem. Dit is terug te zien in het gebruik van de weg door vrachtverkeer. Een verbod op vrachtverkeer zou de bruikbaarheid van de Tongerseweg te veel en onnodig beperken zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Alternatieven voor vrachtverkeer

Gemeente Maastricht heeft onderzocht welke alternatieve routes in plaats van de Tongerseweg beschikbaar zijn voor het vrachtverkeer dat nu op de Tongerseweg zit. Enerzijds om na te gaan of het omrijden leidt tot nadelige effecten op andere routes leidt en anderzijds of het omrijden leidt tot nadelige effecten voor vervoerders.

Op basis van een analyse met een regionaal verkeersmodel, een analyse met de TLN-routeplanner en een telefonische enquêtes is geconcludeerd dat met een grote mate van zekerheid kan worden geconcludeerd dat voor ongeveer 4 op de 5 vrachtritten op basis van hun herkomst en bestemming ook de alternatieve route door Maastricht zal lopen.³

Ingeschat wordt dat een klein deel (ca. 5%) van de vrachtritten niet meer door Nederland, maar via Luik naar Duitsland te rijden. Een klein deel rijdt via de Cannerweg (ca. 11%) of de A2 bij Eijsden (ca. 6%) Maastricht binnen. Het overgrote deel zal gaan rijden via de Via Regia (79%). Op de

¹ Zie onder meer: Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 (deel 1, pagina 69), maar ook Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998 (pagina 26), Structuurvisie Maastricht 2030 (pagina 14) en het regionaal verbindende wegennet (RVWN) dat is vastgelegd in Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014, Provincie Limburg, 12 december 2014.

² De gemeente baseert zich op permanente telpunten, waarbij de cijfers zijn gebaseerd op vier werkweken. De tellingen zijn daarmee robuust en goed jaar op jaar te vergelijken. De resultaten van de stadsbrede tellingen zijn opgenomen in een verkeersmonitor die als bijlage bij het raadsvoorstel is gevoegd en nader zijn toegelicht in de raadsinformatiebrief van 19 september 2019. Tijdens de zitting op 14 oktober 2019 gaf u aan dat de tellingen niet kloppen omdat alleen vrachtwagens worden geteld die langer zijn dan 12,20 meter. In reactie hierop laat gemeente Maastricht weten dat alle passerende voertuigen geteld worden en dat vervolgens de voertuigen op basis van lengte worden toebedeeld aan een lengteklasse. Het tellen op basis van lengte en ook het hanteren van de lengtemaat 12,20 meter is gebruikelijk bij het monitoren van verkeer. Bijvoorbeeld Rijkswaterstaat hanteert dezelfde lengteklasse. Ook Provincie Limburg zal dezelfde lengteklasse indeling gaan hanteren bij het monitoren van de effecten als gevolg van de landelijke vrachtwagenheffing.

³ Tijdens de zitting op 14 oktober 2019 gaf u aan dat het percentage bestemmingsverkeer niet klopt. Het college baseert zich echter op verschillende analyses die uitwijzen dat ongeveer 4 op 5 vrachtautoritten een herkomst of bestemming heeft in (regio) Maastricht. De onderzoeken zijn verricht in 2016 en 2017, maar recente tellingen van de intensiteiten wijzen uit dat het aantal vrachtauto's niet significant is gewijzigd, waardoor de analyses representatief zijn voor de situatie in 2019.



DATUM
17 december 2019

alternatieve routes zijn eveneens locaties aan te wijzen waar meer vrachtverkeer naar verwachting zal leiden tot hinder voor omwonenden, zoals bijvoorbeeld de Bieslanderweg (route Cannerweg) en de Nobellaan, St. Annalaan en Hertogsingel (route Via Regia). Ook andere opties zoals een verbod bij alle grensovergangen tussen Maastricht en Vlaanderen of het toepassen van ontheffingen voor regionale bedrijven bieden geen aanknopingspunten.⁴

Uw veronderstelling dat (een groot deel van) het vrachtverkeer op de Tongerseweg geen relatie heeft met Maastricht en daarom de snelwegen als alternatief zal gebruiken deelt gemeente Maastricht niet.⁵

Tijdelijk verbod

Tijdens de zitting op 14 oktober 2019 gaf u aan voorstander te zijn van een tijdelijk vrachtwagenverbod tot aan de gerealiseerde reconstructie. Er is ten eerste geen acute noodzaak om over te gaan tot een dergelijke noodgreep. Voor een tijdelijk verbod zal ook een verkeersbesluit genomen moeten worden, wat moet worden voorbereid en naar verwachting op bezwaar kan rekenen van tegenstanders, waardoor invoering enkele maanden in beslag neemt. Verder zijn er op dit moment werkzaamheden aan de rotonde in Veldwezelt. Een verbod op de Tongerseweg beperkt het aantal routemogelijkheden nog verder, wat ongewenst is en bovendien niet is afgestemd met de Vlaamse overheden. Voorts zal een tijdelijk verbod alleen effect hebben vanaf het moment van invoering tot start bouw. Tijdens de bouw zullen omleidingen gelden en zal bouwverkeer wel de bouwwerkzaamheden moeten kunnen bereiken. Kortom, het invoeren van een tijdelijk vrachtverbod op de Tongerseweg is niet zinvol en mogelijk zelfs contraproductief.

Standpunt Vlaamse overheden

De Vlaamse overheid geeft aan geen voorstander te zijn van een vrachtwagenverbod. Gemeente Lanaken maakt kenbaar dat een eventueel vrachtverbod op de Tongerseweg naar alle waarschijnlijkheid leidt tot meer vrachtverkeer in Veldwezelt. Een verbod wordt daarom niet worden ondersteund. Gemeente Riemst geeft aan geen klachten te ontvangen met betrekking tot vrachtverkeer op de N79 (het verlengde van de Tongerseweg in Vlaanderen) en is onder meer vanwege het economisch belang daarom geen voorstander van een verbod op vrachtverkeer.

Kortom, een vrachtverbod resulteert weliswaar in minder vrachtverkeer op de Tongerseweg en zal daarmee waarschijnlijk ook tot minder hinder leiden voor de omwonenden, maar tegelijkertijd leidt een dergelijk verbod ook tot verkeersoverlast en hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes. Het probleem wordt daarmee verplaatst in plaats van opgelost.

⁴ Zie hiervoor de bijlage bij het raadsvoorstel: Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West inclusief een analyse van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de wegen in Maastricht-West (juni 2017, Nordinfra).

⁵ Tijdens de zitting op 14 oktober 2019 gaf u aan dat het door de gemeente geschetste uitwijkgedrag niet zal plaatsvinden omdat tijdens werkzaamheden in Riemst in 2016 de route gedurende negen maanden afgesloten was en dit toen niet heeft geleid tot klachten over vrachtverkeer uit andere buurten. Deze redenering is niet juist. Er zijn ten eerste wel degelijk klachten van bewoners aan de Cannerweg bij de gemeente binnen gekomen. Daarnaast heeft niet het volledige uitwijkgedrag plaatsgevonden omdat de afsluiting slechts van kracht was in 1 richting (richting Maastricht). De afsluiting betrof verder alleen een wegvak in de kern van Riemst. Hoewel er regionale omleidingsroutes werden ingesteld kon lokaal verkeer via relatief korte omleidingen in de nabijheid van de N79 met weinig oponthoud of extra reistijd ook in de afgesloten richting gebruik maken van de route. Ook bleef de Tongerseweg op normale wijze bereikbaar via de N78. Met andere woorden het uitwijk-effect heeft in 2016 maar in beperkte mate opgetreden, hetgeen bevestigd wordt in de tellingen. De tijdelijke situatie in 2016 is daarmee geen goede graadmeter in de ogen van gemeente Maastricht.



DATUM
17 december 2019

Belangen voor omwonenden en milieu

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994, zoals verwoord in het tweede lid van artikel 2 (de secundaire verkeersbelangen), dient de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer zoveel mogelijk te worden voorkomen of beperkt.

In de huidige situatie veroorzaakt het verkeer op de Tongerseweg overlast voor omwonenden. Dit is vastgesteld in onderzoeken.⁶ De geluidbelasting op een deel van de woningen is te hoog en er is sprake van trillingsoverlast als gevolg van zwaar vrachtverkeer. Het verbod op vrachtverkeer waarom verzocht wordt, zal leiden tot minder zwaar vrachtverkeer en een positieve uitwerking hebben op de overlast ten aanzien van geluid en trillingen als gevolg van vrachtverkeer. Bij het nemen van een verkeersbesluit spelen echter ook de (primaire) belangen als bedoeld in artikel 2, eerste lid WvW een rol. Daarom is er ook gezocht naar alternatieven voor een verbod.

Reconstructie als alternatief

Gemeente Maastricht verwacht dat wanneer de fundering van de Tongerseweg wordt vervangen, stil asfalt wordt toegepast en vervolgens goed onderhoud wordt gepleegd de overlast van trillingen en geluid voor omwonenden zal afnemen. 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 wegprofiel. Elders in Nederland zijn voorbeelden beschikbaar die laten zien dat een dergelijke wijziging van de weg kan leiden tot de gewenste resultaten.

De gemeenteraad heeft na afweging van alle belangen en alternatieven op 8 oktober jl. besloten een ontwerpproces op te starten voor een reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens om daarmee de hinder voor omwonenden langs de Tongerseweg te verminderen. De doorlooptijd van het ontwerpproces is ongeveer 12 maanden.

Daarnaast loopt het project 'Geluidisolatie woningen Tongerseweg'. In dit project wordt bekeken welke woningen in aanmerking komen voor isolatie. Die isolatie zal gefinancierd worden door de Rijksoverheid en geschied op vrijwillige basis. Bewoners van de Tongerseweg zijn hierover geïnformeerd. Ook dit project zal naar verwachting bijdragen aan het verminderen van overlast voor omwonenden.

De Tongerseweg loopt in Vlaanderen over in de Maastrichtersteenweg (N79) naar Riemst. De wegbeheerder betreft de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid is voornemens de N79 tussen Riemst en Maastricht aan te passen. De Vlaamse overheid heeft gemeente Maastricht 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. Gemeente Maastricht denkt 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.

⁶ Zie bijvoorbeeld de onderzoeken in het raadsdossier: Lievense CSO Trillingsonderzoek, 13 juni 2017, Kiwa KOAC b.v. en Verhardingsonderzoek en -advies Tongerseweg te Maastricht, 8 mei 2017.



DATUM
17 december 2019

Evaluatie

De reconstructie zal worden geëvalueerd in het jaar na oplevering. Tijdens het ontwerpproces zullen (beleids-) doelstellingen van de reconstructie worden geformuleerd. Die doelen worden gemeten voor en na de reconstructie aan de hand van criteria. Wanneer blijkt dat een of meerdere beleidsdoelen niet zijn behaald dan zal bekeken worden of het zinvol is aanvullende maatregelen te treffen.

Gegeven de slechte fysieke staat van de weg en de kansen die een nieuw profiel biedt, zal een reconstructie van de Tongerseweg tussen de Javastraat en de grens zowel bijdragen aan de belangen als bedoeld in het eerste alsook het tweede lid van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994.

Besluit

Gelet op voorgaande afweging besluit het college uw verzoek van 27 september 2018 tot het nemen van een verkeersbesluit tot het instellen van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg te weigeren c.q. af te wijzen.

Bezwaar en voorlopige voorziening

Op grond van het bepaalde in de artikelen 8:1 juncto artikel 7:1 juncto artikel 6:4 van de Awb kan u binnen een termijn van zes weken, ingaande op de dag na de dag waarop dit besluit is verzonden of uitgereikt, bij ons college een bezwaarschrift worden ingediend.

U kunt het bezwaarschrift digitaal of schriftelijk indienen.

Als u het bezwaarschrift digitaal wilt indienen, kunt u dit doen via <https://www.gemeentemaastricht.nl/iets-melden/bezwaarschrift-indienen>. U vindt hier een formulier waarmee u bezwaar kunt maken.

U kunt het bezwaarschrift ook per post indienen.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- . de naam en het adres van de indiener;
- . de dagtekening;
- . een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- . de gronden van het bezwaar.

Wij verzoeken u in het bezwaarschrift ook uw telefoonnummer en (zo mogelijk) uw e-mailadres te vermelden.

Het bezwaarschrift moet worden gericht aan het college van Burgemeester en wethouders van Maastricht, Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht.

Het indienen van bezwaar heeft geen schorsende werking. Om de inwerkingtreding van het besluit en de gevolgen daarvan op te schorten kan om een voorlopige voorziening worden verzocht. Het verzoek om een voorlopige voorziening moet worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg, bestuursrecht, postbus 950 te 6040 AZ te Roermond. Van de verzoekster van een voorlopige voorziening wordt een griffierecht geheven. U wordt door de griffie van de rechtbank geïnformeerd over de hoogte van het griffierecht en de wijze van betaling.

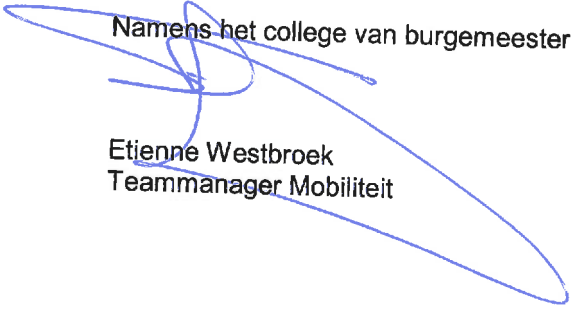
U kunt ook digitaal een voorlopige voorziening indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.



DATUM
17 december 2019

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,


Etienne Westbroek
Teammanager Mobiliteit