

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Maastricht
via Digid-loket

Maastricht, 27 januari 2020

Betreft: bezwaar tegen verkeersbesluit 2018-30575 (afwijzing verzoek vrachtwagenverbod) d.d. 18 december 2019.

Geacht college,

Bij deze maken wij bezwaar tegen bovenvermeld besluit.

Geen belangenafweging

In uw besluit gaat u in het geheel niet in op de verkeersveiligheid, die wij nadrukkelijk hadden genoemd als mee te wegen belang. U vermeldt ook niet dat u daarover de politie heeft geraadpleegd, wat u op grond van art. 2 van de Wegenverkeerswet verplicht bent te doen. Alleen al om die reden is uw besluit niet zorgvuldig tot stand gekomen en is uw besluit niet deugdelijk gemotiveerd.

U heeft in strijd met art. 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) het belang van de verkeersveiligheid, milieu en klimaat, overlast en andere belangen in het geheel niet meegewogen. Dit zal door de bestuursrechter vol worden getoetst (ABRvS 23-11-2016, ECLI:NL:RVS:2016:3135, Gst. 2017/49, m.nt. H.P. Wiersema en N. Haasnoot).

Al enkele decennia is bij u bekend dat sprake is van een ernstige mate van de aantasting van het woongenot en bedreiging van de gezondheid van de omwonenden van de Tongerseweg, en materiële schade aan de woningen en eigendommen van omwonenden. Rapporten daarover hebt u niet in uw besluitvorming betrokken (Bijlage 1: Rapport Verkeersoverlast Tongerseweg, 2005). Daarmee voldoet het besluit dermate niet aan de vereisten in art. 3:2 van de Awb, dat sprake is van schending van het willekeurverbod.

Het gaat hier niet om een paar mensen, maar om vele bewoners en eigenaren langs een hele straat. Onze vereniging alleen al vertegenwoordigt 70 huishoudens. Het deel van de Tongerseweg waarop het verzoek ziet, telt 83 adressen. Dat zijn er meer dan de paar bedrijven die u heeft bevraagd of ze het vervelend zouden vinden als hun sluiptweg werd gesloten. Kortom, u gaat volledig voorbij aan de omvang van de getroffen groep én aan de ernst van de gevolgen die zij dag en nacht ondervinden van het sluipt-verkeer op de Tongerseweg. Uw beleidsruimte bij belangenafweging gaat niet zo ver dat de belangen in het geheel niet afgewogen moeten worden (ABRvS 02-05-2018, ECLI:NL:RVS:2018:1431, AB 2018/234 m.nt. L.J.A. Damen).

U geeft aan dat "*diverse belanghebbenden*" zijn "*geconsulteerd*". Uit het besluit wordt niet duidelijk wie deze belanghebbenden waren, wat hun belangen waren, of zij daadwerkelijk tot de kring van belanghebbenden behoren, wat hun mening was, in welke mate ieders belang is gewogen, en wat

daarvan de achtergrond was. In ieder geval heeft u niet Tongerseweg Veilig benaderd. Ook hebt u niet de bekende belanghebbendenorganisaties benaderd zoals Milieudefensie, de Fietsersbond, of bewonersorganisaties langs de sluiproute verderop in de stad, die regelmatig aangeven grote hinder en gezondheidsschade te ondervinden van het sluiip-vrachtverkeer. Evenmin hebt u de politie geraadpleegd. U heeft niet de deskundigen van uw eigen programmabureau Maastricht-bereikbaar c.q. Logistiekbereikbaar¹ gevraagd. Onbegrijpelijk, aangezien u zodanig waarde hecht aan dit bureau dat u daar maar liefst € 3,5 miljoen aan bijdraagt, zo'n 30% van de totale kosten (Raadsvoorstel 6-2019 d.d. 8 januari 2019). Vermoedelijk hebt u uitsluitend enkele logistiekbedrijven benaderd, die niet in Maastricht zijn gevestigd.

Belanghebbenden die u evenmin heeft geraadpleegd zijn de weggebruikers, en met name de fietsers. U wordt geacht op grond van art. 1:2, tweede lid, van de Awb, hun belangen te behartigen. Ons is niets bekend van enig onderzoek van uw zijde naar de veiligheidsbeleving van fietsers en voetgangers op de Tongerseweg. In 2005 hebben wij u onze eigen onderzoeksresultaten toegezonden. U heeft daar nooit op gereageerd. We sluiten onze bevindingen nogmaals bij (Bijlage 1). Er is niets veranderd, waar wel zijn de problemen groter geworden en betrokkenen ouder en dus kwetsbaarder. Zwakke verkeersdeelnemers mijden de weg, dat was destijds zo, en dat is nog steeds zo.

Reconstructie: geen alternatief, uitvoering onzeker

De weg is onveilig en geeft allerlei soorten overlast. De reconstructie die u thans in voorbereiding heeft maakt dat niet anders, zo is reeds gebleken uit de inspraakrondes die worden gehouden. Door de bestaande bebouwing kan de weg niet breder worden gemaakt. Dat maakt doeltreffende snelheidsremmende maatregelen zoals rotondes of chicanes onmogelijk. Drempels komen niet in aanmerking op busroutes. U stelt in de inspraakrondes "*optische effecten*" en een andere "*beleving*" van de weg in het vooruitzicht. Daarvan is geen enkele toepassing bekend die de gegeven problemen oplost onder omstandigheden zoals op de Tongerseweg.

Al vóór het jaar 2000 was de Tongerseweg een hoofdpijndossier door onveiligheid, overlast en achterstallig onderhoud. Niet in de laatste plaats voor aan- en omwonenden, die op de weg zijn aangewezen als gebruiker, maar zeker ook voor de vele fietsforenzen. Dat u door vele jaren inactiviteit een onhoudbare situatie heeft laten ontstaan, maakt het probleem alleen maar groter.

Onderwerp	Deelgebieden GWW
Inputprijsindex	
Perioden	4211b Wegen met gesloten verharding
	2000=100
2002 april	106,7
2007 april	130,3
2012 april	173,2
2017 april	165,5
2019 juli*	178,5

Bron: CBS

1. Een reconstructie van de fundering helpt alleen tegen de trillingen als deze op de juiste wijze wordt uitgevoerd. U heeft de gemeenteraad een kostenraming gegeven van € 3,5 miljoen. Dat stemt niet overeen met de calculatie die u maakte in 2002. Reeds toen overwoog u een reconstructie, en die zou

1 "Logistieke oplossingen op maat. Onze logistiek makelaars zetten gratis hun expertise in om bedrijven te helpen bij het optimaliseren van hun logistieke proces. Door efficiënter te werken of het wagenpark optimaal in te zetten. We gaan voor duurzame oplossingen en een haalbare business case met een blijvend effect en vaak kostenbesparend. Dat doen we voor vervoerders en verladers rijdend in Zuid-Limburg en voor bedrijven actief in de bouw- en installatiebranche."

€ 3,5 miljoen gaan kosten. Om financiële redenen zag u ervan af. De CBS-prijsindex voor de weg- en waterbouw is nu bijna 70% gestegen. Dezelfde kwaliteit die u nodig achtte in 2002, met toevoeging van hedendaagse techniek, kost nu al gauw meer dan € 6 miljoen. Dat is een groot probleem, want recent – nadat de raad uw voorstel had goedgekeurd om te trachten de problemen op te lossen met een reconstructie in plaats van een vrachtwagenverbod – is gebleken dat de gemeente in grote financiële nood verkeert. Bestaat de reserve nog wel die u aan wou spreken? En is de gemeenteraad het eens met een uitgave uit die reserve, plus een tegenvaller daarbovenop van € 2,5 miljoen, allemaal voor één straat? Er is alle reden om er van uit te gaan die hele reconstructie wéér niet doorgaat om financiële redenen. Maar stel dat u € 3,5 miljoen mag besteden, dan is op grond van uw eigen eerdere calculatie al op voorhand twijfel gerechtvaardigd over de kwaliteit, en daarmee de effectiviteit van de reconstructie. Dus: zijn de trillingen na oplevering in 2022 of later definitief verholpen? Dat is nog lang niet zeker. Erger: de hele reconstructie is nog niet zeker. Dit is geen reëel alternatief.

2. Dat een reconstructie nodig is, is een regelrecht gevolg van jarenlang achterstallig onderhoud: de fundering dateert uit 1804-1814 en is berekend op paard en wagen. De reconstructie is ook in die zin helemaal geen alternatief voor een vrachtwagenverbod, het is gewoon noodzakelijk groot onderhoud dat al omstreeks 2000 had moeten plaatsvinden. U doet niets extra's voor de straat, maar werkt de gevolgen weg van oneerlijke achterstelling.
3. De geluidhinder blijft. De drukte blijft. De stank en gezondheidsschade blijven. U heeft zelfs onlangs besloten dat de enige hoopgevende maatregel tegen stank- en roethinder en gezondheidsschade, een milieuzone in het centrum van de stad, niet doorgaat.
4. U heeft aangegeven dat alle vrachtwagens, ook de allergrootste trucks met oplegger van 50 ton en 16,5 meter lang, onbelemmerde doorgang moeten houden. Dat maakt een veilige weginrichting voor de zwakke verkeersdeelnemers onmogelijk. De weg gewoon te smal. Iedere vrachtwagen van 16 meter lengte is doodeng als hij de belijning noodgedwongen overschrijdt tot tot 40 cm naast jou op je fietsje, ook als hij 30 rijdt.
5. U maakt op geen enkele manier aannemelijk dat een reconstructie leidt tot afname van het sluip-vrachtverkeer op de Tongerseweg. Er zijn geen vergelijkbare voorbeelden waar dit concept werkt. En mocht uw hoop desondanks (deels) uitkomen: dan accepteert u blijkbaar wél dat het sluip-vrachtverkeer een alternatieve route zoekt door de stad. Wat is daaraan anders dan verplaatsing van het sluipverkeer door een verbod? Dit vraagt om uitleg.
6. U wilt evalueren “een jaar na de oplevering”, maar noemt inmiddels al geen datum meer wanneer dat is. Voordat kan worden aanbesteed moet de gemeenteraad de plannen en uitgaven goedkeuren. Dat wordt al een probleem. Door de verdere voorbereidingen zoals bestek, (Europese) aanbesteding, archeologisch en milieutechnisch onderzoek etc. kan dit jaar al niet meer worden begonnen met de werkzaamheden. Dat wordt na de winter 2020-2021. Het werk gaat al gauw een jaar duren. Vervolgens moeten de verkeersstromen eerst stabiliseren voordat er kan worden geëvalueerd. Maar dan komt er net een Nederlandse vrachtwagenheffing (verwacht in 2023), die u ook zult willen afwachten. Dus de metingen voor die evaluatie doet u op zijn vroegst in 2024, waarna nog een rapport moet worden opgesteld. Dat kost allemaal ook weer een jaar, en dan is het onderhand 2025. Te lang voor ons om het zoveelste experiment af te wachten en er het beste van te hopen.

Verkeersveiligheid

Overwegingen ten aanzien van de veiligheid op de weg ontbreken zoals gezegd volledig. Uit onze gesprekken weten wij dat u denkt de weg bij de verhoopde reconstructie veiliger te kunnen maken. Maar hoe je de weg ook inricht, feit is en blijft dat hij gewoon te smal is om vrachtverkeer, personenwagens, het toenemende fietsverkeer en voetgangers veilig te combineren. Tijdens diverse overleggen heeft u dat erkend. Uw verkeerskundigen hebben het over “maatwerk”, wat inhoudt dat wordt afgeweken van de normaal geldende normen. Eenvoudige rekensommetjes over vereiste breedtes voor fietspaden en voetpaden naast dit soort wegen laten zien dat die afwijkingen fundamenteel zijn. Het lijkt erop dat uw “maatwerk” simpelweg zal betekenen dat er weer geen veilige, afgescheiden voet- en fietspaden kunnen komen. De weg valt niet veilig genoeg te maken zolang die vrachtwagens rakelings langs fietsers en voetgangers moeten blijven rijden. Het valt niet in te zien dat een dergelijke situatie, een opgeknapte weg waar de vrachtwagens nog steeds rakelings langs zwakke verkeersdeelnemers moeten rijden, voorziet in de op te lossen problemen en ieders belangen beter dient dan een vrachtwagenverbod.

Regionale (buitenlandse) belangen mogen niet worden meegewogen

Op grond van de uitputtende afwegingsgronden in art. 2 van de Wvw en op grond van het verbod op détournement de pouvoir in art. 3:4, eerste lid, van de Awb is het niet toegestaan om andere dan in dat artikel genoemde belangen mee te wegen. Op grond van art. 1:2 van de Awb zijn buitenlandse gemeenten, regiopartners, provincies of andere mogendheden geen belanghebbende partij.

Afspraken en beleid

Dat er regionale afspraken zijn, zelfs een feitelijk convenant dat u zelf bent aangegaan (het Kwaliteitsnet Goederenvervoer), om de Tongerseweg niet te gebruiken als vrachtroute overweegt u evenmin. Ook relateert u uw besluit niet aan uw eigen plechtig vastgelegde beleid, het bestuursakkoord 2018 (*“Vrachtverkeer uit België dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, rijdt ook niet door de stad”* en: *“reducerende maatregelen op de korte termijn”*). U heeft dit beleid niet voor niets vastgelegd na er maandenlang coalitieonderhandelingen over te hebben gevoerd.

Geen toekomstvisie

U overweegt niet onze aandachtspunt over te verwachten groei van het vrachtverkeer in aantal en maatvoering. Omdat het minstens vijf jaar gaat duren voordat u de effecten van uw alternatief beziet, had u dat wel moeten doen. Wij wijzen op de ontwikkelingen in de logistiek in België en in Limburg/Duitsland, waaronder de groei van de luchtvracht op Bierset, toenemende onlinehandel en overal opduikende logistieke overslagcentra, uiteraard bij u bekend. Het wegvervoer van de omgeving Tongeren/Luik richting A2/A76 zal hierdoor zeker toenemen. Aangezien op voorhand duidelijk is dat u de komende jaren niet met andere besluitvorming zult komen, moet u deze ontwikkelingen nu mee overwegen. Onderbouwing met cijfers uit het verleden is onvoldoende.

Regionale functie: in ieder geval niet voor vrachtverkeer

U stelt dat de Tongerseweg een “substantiële regionale functie” vervult, maar onderbouwt dit niet. Sinds de opening van de tunnel is de regionale functie bovendien alleen maar minder geworden².

² *“De beperkte capaciteit van het verkeerssysteem zorgde voor files en doorstromingsproblemen op de doorgaande route A2/E25. Dit leidde ook tot problemen op het aansluitende regionale en stedelijk hoofdwegennet. En het was nadelig voor de eenzijdige en daardoor kwetsbare bereikbaarheid van de regio Maastricht” (www.a2maastricht.nl>waarom A2, zichtdatum 27/1/2020); “De*

De weg voldoet niet aan moderne criteria van o.a. Duurzaam Veilig en is inherent ongeschikt als doorgaande verkeersroute. De “regionale functie” geldt in ieder geval niet voor het vrachtverkeer, want de weg maakt met instemming van alle betrokkenen (gemeente, provincie, logistieksector) nadrukkelijk géén deel uit van de gewenste routing volgens het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Voor zover er al sprake is van een regionale functie van de Tongerseweg, dan geldt die alleen voor forenzenverkeer, niet voor vrachtverkeer. Er is immers geen sprake van vrachtvervoer van/naar Maastrichtse bedrijven vanuit Belgische bedrijven binnen een afstand van 20 km aan de zuidwestzijde van de stad. Welke Maastrichtse bedrijven worden vanuit België via de Tongerseweg beleverd? Hebt u hiernaar onderzoek ingesteld, en zo ja, wat was daarvan de uitkomst?

Analyses, enquêtes en “inschattingen”

U verbindt aan “een analyse met een regionaal verkeersmodel, een analyse met de TLN routeplanner en een telefonische enquêtes” (sic) ten onrechte de conclusie dat “voor 4 op de 5 vrachtritten op basis van hun herkomst of bestemming ook de alternatieve route [voor een route over de Tongerseweg, TWV] door Maastricht zal lopen”. Op geen enkele wijze maakt u duidelijk wanneer en hoe deze analyses hebben plaatsgehad, en wat de uitkomsten van deze enquêtes waren. Wij bestrijden de deskundigheid en methodologie van uw analyse dan ook op voorhand. Verder baseert u zich slechts op “inschattingen”. Dat is onacceptabel gezien de belangen die spelen.

1. Uw conclusie brengt niet met zich mee dat het naar en van België rijdende verkeer op de Tongerseweg bestemmingsverkeer is in de zin van art. 1 van het Rvv: “bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen.” Aan de Tongerseweg en in de directe omgeving bevindt zich geen bedrijvigheid die met vrachtwagens wordt bevoorrad vanuit België of goederen levert naar België. Ook het verlengde van de Tongerseweg in België, de Maastrichtersteenweg, is geen doel van het vrachtverkeer. Als vrachtverkeer door de stad moet rijden om op een Maastrichtse bestemming te komen, dan kan dat prima via de tunnel. Omrijden door België is eveneens een goede optie.
2. Hoe komt u erbij dat er winkels of bedrijven verderop in Maastricht zijn die worden bevoorrad vanuit België? Welke zijn dat dan, waar zitten ze, en hoe onderbouwt u dat op die afstand nog steeds sprake is van bestemmingsverkeer in de zin van art. 1 van het Rvv? Waarom heeft u geen gebruik gemaakt van de bij u beschikbare informatie over hun vrachtverkeer, door bedrijven verplicht aangeleverd in hun “checklist vervoer” bij de aanvraag milieuvergunning?
3. U beantwoordt op 22 januari 2019 een aantal vragen van ons, met cc naar de gemeenteraad, en schrijft daarin letterlijk “Informatie over de herkomst en bestemming van leveringen is [...] op dit moment (nog) niet beschikbaar”.
4. Wij kennen geen latere cijfers of onderzoeken van u. De oudere, waar u zich mogelijk op baseert, zijn onzorgvuldig en ondeskundig opgesteld. Onder andere wordt uitgegaan van

nieuwe tunnel verbetert de verkeersdoorstroming in noord-zuid richting in onze stad. Het project Noorderbrugtracé sluit hier op aan en zorgt voor een betere doorstroming van het Maaskruisende verkeer aan de noordkant van de stad. Inclusief een snellere verbinding met België (Lanaken/Smeermaas) en een goede aansluiting op het wegennet in Maastricht-West.) (www.noorderbrugmaastricht.nl/plan/Noorderbrugtracé, zichtdatum 27/1/2020)

een definitie van het begrip “vrachtwagen” die niet overeenkomt met de Wegverkeerswet. Die onjuiste definitie sluit alle ongelede vrachtwagens van 3,5 tot 50 ton en een lengte tot 12,20 meter uit van de categorie vrachtwagen. In plaats daarvan worden ze geteld als bestelbusje, en dat geeft een totaal vertekend beeld. Uw verkeerscijfers en de daarop gebaseerde modellen, rapporten en gevolgtrekkingen zijn alleen al om die reden ongeschikt als onderbouwing van uw besluit (Bijlage 2: Brief betr. Verkeersmonitor).

5. Over de enquête als onderzoeksmethode naar vrachtverkeer op de Tongerseweg zegt DTV Consultants al in 2005 (letterlijk citaat): *“Erg betrouwbaar zijn deze gegevens niet [...] Het grote nadeel in het geval van Maastricht is het ontbreken van gegevens over buitenlandse vrachtwagens [...]. Het onderzoek wordt door deze bezwaren minder compleet dan gezien het doel van het onderzoek wenselijk is”*.
6. U verwijst naar tellingen die onregelmatig en op de verkeerde momenten zijn gehouden. In de tijd dat de toevoerweg net over de grens (de Maastrichtersteenweg) bijna een jaar was afgesloten (2016) heeft u, ondanks ons aandringen, geen tellingen uitgevoerd. Dat is een ernstige omissie, omdat wij zelfs hebben benadrukt dat deze afsluiting kon worden aangegrepen als een prima pilotsituatie. Wij hebben u er nadien ook nog meermaals op gewezen dat het vrachtverkeer dat toen niet over de Maastrichtersteenweg/Tongerseweg kon rijden helemaal geen andere route door de Maastricht West zocht, zoals u nu stelt te verwachten, maar gewoon over de geëigende route ging, de snelweg.
7. U heeft tijdens die feitelijke praktijkproef ook geen enkele klacht geregistreerd over toegenomen vrachtverkeer op de beweerde alternatieve routes³. Uw verwachting over verplaatsing van het sluip-vrachtverkeer is bewezen onjuist.
8. Uw voetnoot over de Cannerweg is onjuist en geeft er blijk van dat u zich geenszins heeft verdiept in een belangrijke oorzaak van de ellende: de Belgische routing van het toeleidende verkeer. Dat had u wel behoren te doen.
9. Al uw onderzoek is gebaseerd op dezelfde onvolledige en onjuiste gegevens en op een overjarig model (het “GVM 2.2”, een opgelapte versie uit 2007 van een verkeersmodel van 2002 of daaromtrent). Niet voor niets bent u begonnen met de “Verkeersmonitor”, met de bedoeling orde in de chaos te scheppen. In die “Verkeersmonitor” zijn de gegevens van het GVM weer overgenomen, dus ook die Verkeersmonitor bevat onjuiste definities en gegevens. U heeft dat erkend. Dat betekent dat uw analyses en verwachtingen niet toereikend zijn als onderbouwing voor uw besluit.

Geen aanwijzingen voor verplaatsing van sluipverkeer

Uw stelling dat een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg vanaf de Javastraat tot de grens zou leiden tot verkeersoverlast voor omwonenden langs de alternatieve routes onderbouwt u

3 Tot de alternatieve sluip-vrachtroutes behoort niet de Cannerweg. Vanaf het centrum van Riemst zou je daarvoor om moeten rijden langs het Albertkanaal, een steile bochtige helling af, en dan via een paar krappe bochten door het centrum van Kanne, dat lukt vrachtwagens niet. De Cannerweg had destijds last van vrachtverkeer i.v.m. de ENCI recht door Kanne vanaf de Belgische N619. Dat kwam van de groeve in België en moest omrijden vanwege de stremming van de brug bij Lieze (Lixhe). Klachten daarover hebben dus een andere oorzaak dan de afsluiting van de Maastrichtersteenweg/Tongerseweg. Het is tekenend dat u hiervan niet op de hoogte lijkt te zijn. U geeft trouwens ook niet aan hoeveel van die klachten er waren, en hoe het aantal zich verhoudt tot al onze meldingen en acties. In ieder geval wonen er minder mensen langs de Cannerweg, is de afstand tussen weg en woningen er groter, en is er in het algemeen veel minder doorgaand verkeer vanuit België dan op de Tongerseweg, juist vanwege de lange omweg.

onvoldoende. Het sluip-vrachtverkeer heeft ruimschoots bewezen uit te wijken naar waar het hoort, de snelweg. Zelfs als het in het centrum van Riemst met bebording wordt verwezen naar een route over de Via Regia. U weerlegt op geen enkele wijze wat een praktijkproef van 9 maanden (april-december 2016) heeft uitgewezen.

Bij al uw argumenten over de overlast die andere omwonenden volgens u zouden gaan ondervinden van vermeende verplaatsing van het sluip-vrachtverkeer neemt u ten onrechte niet in aanmerking dat langs al die alternatieve routes meer ruimte is voor een veilige weginrichting, met name voor vrijliggende fietspaden en voetpaden, dat er minder mensen wonen, de woningen verder van de weg staan en moderner zijn, en dat u daar al preventief heeft geïnvesteerd in geluidwerende wanden, iets wat langs de Tongerseweg totaal onmogelijk is.

Andere buurten geen belanghebbende, normale maatschappelijke ontwikkeling

Los daarvan zijn die omwonenden van uw vermeende alternatieve sluip-vrachtroute niet aan te merken als belanghebbenden in de zin van de Awb bij een verkeersbesluit voor de Tongerseweg. Ook geldt, volgens vaste jurisprudentie van de ABRvS, dat een verkeersmaatregel als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd, waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan men de nadelige gevolgen heeft te accepteren. Naar onze mening gaat vooral de veiligheid op de Tongerseweg dan vóór. Dat andere buurten door uw onjuiste argumentatie ten onrechte vrees is aangejaagd dat een vrachtwagenverbod daar merkbaar zal zijn, kan geen reden zijn om een veel ergere situatie op de Tongerseweg te laten voortbestaan. En als uw vermoeden van verplaatsing van het sluip-vrachtverkeer toch realiteit mocht worden, waar thans niets op wijst, dan kunt u op die nieuwe sluip-vrachtroute toch ook een vrachtwagenverbod instellen? Want ook daar liggen nauwelijks locaties met bestemmingsvrachtverkeer in de zin van de Wegenverkeerswet. Ook dat heeft u niet onderzocht, lijkt het.

Belgische bewoners/gemeenten geen belanghebbende

Daar waar u de mening van omliggende Belgische gemeenten in aanmerking neemt, valt op te merken:

1. Omwonenden in Riemst en in Lanaken zijn geen belanghebbenden in de zin van de Awb, en ook voor hen geldt de vaste jurisprudentie van de ABRvS over verkeersmaatregelen als te accepteren maatschappelijke ontwikkeling. Gemeenten zijn ook geen belanghebbenden in de zin van de Awb.
2. De Belgen zijn in staat gebleken om ongewenst vrachtverkeer zelf naar wens te routeren met behulp van hun tolsysteem Viapass. Ieder jaar worden de tarieven opnieuw vastgesteld, ook voor het zogenaamde onderliggende wegennet.
3. Sterker nog: de Belgische wegbeheerder zet – om hem moverende redenen – op dit moment juist Viapass-tarifering én infrastructurele inspanningen in om het vrachtverkeer te leiden naar de route Maastrichtersteenweg/Tongerseweg. U heeft nooit inspanning betoond om de tolheffing of infrastructuur aan Belgische zijde te beïnvloeden en te voorkomen dat dit zou gebeuren.
4. De Belgische gemeenten die u noemt zijn niet de wegbeheerders van de aansluitende wegenstructuur in het buitenland. Dat is het Vlaams gewest. Met de gemeenten heeft u als wegbeheerder niets te maken.

5. Argumenten zoals die van Riemst, die zien op economische belangen, zijn in beginsel niet relevant voor Awb-besluiten op grond van art. 2 van de Wegenverkeerswet, en al zeker niet als dat belangen zijn in het buitenland. Dat u uit politieke overwegingen met de naburige Belgische gemeenten goede relaties wilt onderhouden, zols u ons in overleggen steeds voorhoudt, is rechtens niet relevant.

Wij verzoeken u om een beslissing op dit bezwaar.

Met vriendelijke groet,
Vereniging Tongerseweg Veilig

Tongerseweg Veilig,
p/a Tongerseweg 255A
6312GC Maastricht
tongersewegveilig@xs4all.nl

Bijlage 1
Rapport Verkeersoverlast Tongerseweg (2005)

Verkeersoverlast Tongerseweg

Onderzoek naar de
beleving van
verkeersoverlast rondom
de Tongerseweg in
Maastricht juni – juli 2005

11 augustus 2005
Actiecomité Tongerseweg Veilig
p/a W. Kramer
Tongerseweg 320A
6215 AC Maastricht

Inhoudsopgave

0	Samenvatting	3
1	Inleiding en verantwoording	3
1.1	Wie deed dit onderzoek en waarom?	3
1.2	Verantwoording.....	3
2	De vragen.....	3
2.1	Geluid.....	4
2.2	Trillingen.....	4
2.3	Luchtkwaliteit	4
2.4	Veiligheid.....	5
2.5	Gezondheid.....	5
2.6	Parkeren.....	5
2.7	Nieuwe ontwikkelingen.....	6
2.8	Draagvlak actiecomité Tongerseweg Veilig	6
3	Conclusies en aanbevelingen	6

Tabellen

Tabel 1	Verdeling naar zone en adres / ligging.....	7
Tabel 2	Vergelijking respons info-avond en huis-aan-huis.....	7
Tabel 3	Last van geluid personenwagens naar zone (1 = niet; 5 = zeer ernstig).....	7
Tabel 4	Last van geluid vrachtwagens naar zone (1 = niet; 5 = zeer ernstig).....	7
Tabel 5	Last van geluid vrachtwagens naar ligging (1 = niet; 5 = zeer ernstig)	7
Tabel 6	Last van trillingen naar zone (1 = niet; 5 = zeer ernstig).....	7
Tabel 7	Last van trillingen naar ligging (1 = niet; 5 = zeer ernstig)	7
Tabel 8	Heeft scheuren in huis – naar adres	8
Tabel 9	Heeft last van stof en roet op vensterbanken – naar ligging.....	8
Tabel 10	Maakt zich zorgen over slechte lucht – naar ligging.....	8
Tabel 11	Vindt dat er te hard wordt gereden - naar zone	8
Tabel 12	Maakt omweg te voet/fiets – naar zone	8
Tabel 13	Nachtrust wordt verstoord - naar zone.....	8
Tabel 14	Nachtrust wordt verstoord - naar ligging	8
Tabel 15	Vindt dat er een parkeerprobleem is – naar adres	8
Tabel 16	Vindt dat vrachtverkeer is toegenomen sinds 2000 – naar zone.....	9
Tabel 17	Vindt dat personenverkeer is toegenomen sinds 2000 – naar zone	9
Tabel 18	Vindt dat groot onderhoud nodig is	9

0 Samenvatting

Het actiecomité Tongerseweg Veilig heeft de verkeersoverlast in de omgeving van de Tongerseweg onderzocht door 172 buurtbewoners een vragenlijst te laten invullen. Het blijkt dat meer dan 80% van de buurtbewoners ernstige tot zeer ernstige overlast ondervindt van het geluid van vrachtwagens. 73% van de direct aanwonenden heeft bovendien ernstige tot zeer ernstige last van de trillingen die dat vrachtverkeer veroorzaakt op de slechte weg. Geluid en trillingen verstoren vaak de nachtrust bij meer dan de helft van de aanwonenden. En in 72% van de woningen aan de Tongerseweg zitten scheuren die de bewoners aan het verkeer wijten. De weg wordt als erg onveilig ervaren: driekwart van alle buurtbewoners vindt dat er vaak te hard wordt gereden en veel mensen lopen of fietsen vaak om, zodat ze de weg vermijden. 95% Van de bewoners vindt dat de weg aan groot onderhoud toe is en 90% maakt zich zorgen over de slechte lucht. Volgens 95% van de bewoners is er meer verkeer dan in het jaar 2000.

Voor nadere detaillering van de gevonden informatie beveelt het Actiecomité Tongerseweg Veilig een aantal vervolgonderzoeken aan.

1 Inleiding en verantwoording

1.1 Wie deed dit onderzoek en waarom?

Dit rapport geeft een inzicht in de beleving van de verkeersoverlast bij de bewoners van de Tongerseweg en omliggende straten. Het is het resultaat van een onderzoek dat het Actiecomité Tongerseweg Veilig heeft gehouden om aan Gemeente Maastricht cijfers te kunnen overleggen over de omvang en ernst van het verkeersprobleem waarvoor het comité de aandacht vraagt.

1.2 Verantwoording

Bij de opzet en het uitvoeren van het onderzoek heeft het comité advies gevraagd aan ervaren onderzoekers¹.

172 Mensen hebben meegewerkt aan dit onderzoek. Hiervan heeft 58% een adres aan de Tongerseweg. Dezen worden verder “Tongersewegbewoners” genoemd. Maar er zijn ook veel woningen die met de achterzijde direct aan de Tongerseweg liggen, bijvoorbeeld aan de Sauterneslaan. De bewoners van deze woningen plus de Tongersewegbewoners worden samen “aanwonenden” genoemd. Dat zijn 66% van de respondenten (Tabel 1). De rest is nog nader uitgesplitst in bewoners die dichtbij de Tongerseweg in dwarsstraten wonen en degenen die in achtergelegen parallelstraten wonen. Dat is gedaan omdat de geluids- en trillingsbelasting deels afhankelijk kunnen zijn van de afstand tot de weg, en deels van de aanwezigheid van obstakels die de hinder tegenhouden.

Omdat de Tongerseweg met z'n 4,5 kilometer erg lang is en verschillende karakteristieken kent is ook onderscheid gemaakt tussen drie zones: van Tongerseplein tot aan de Javastraat, van de Javastraat tot de Kleine Zouw (in het dal net voorbij de Hermesweg), en van de Kleine Zouw tot de grens² (Tabel 1).

Ongeveer eenderde van de deelnemers heeft de vragenlijst ingevuld tijdens de informatiebijeenkomst van 16 juni 2005 over verkeersoverlast aan de Tongerseweg. Op deze avond is onder andere gesproken over de technische achtergronden van trillingsoverlast en over de fijnstofproblematiek. Om er zeker van te zijn dat de resultaten niet zijn beïnvloed door de informatie van de avond of door de selectie van respondenten is de vragenlijst vervolgens ook huis-aan-huis aangeboden. Een controle achteraf toont aan dat de antwoorden van de groep die op de informatieavond aanwezig was niet afwijken van die van de thuis bezochte bewoners (Tabel 2). Waar mogelijk werd de lijst meteen ingevuld, maar in veel andere gevallen is de lijst later opgehaald of door de bevrageerde zelf geretourneerd. Er zijn weinig weigeringen gerapporteerd. In alle gevallen is de vragenlijst aan de deelnemers overhandigd om zelf in te vullen.

2 De vragen

Er is naar verschillende aspecten van verkeersoverlast gevraagd. De vragen en resultaten worden hierna themagewijs besproken

¹ Desgewenst is het Actiecomité Tongerseweg Veilig bereid het onderzoek door deskundigen te laten evalueren.

² Het kleine gedeelte Tongerseweg binnen de singel is buiten beschouwing gebleven

2.1 Geluid

1. Heeft u last van het geluid van personenwagens?

(Niet) 1 2 3 4 5 (Zeer ernstig)

Over de hele Tongerseweg en omgeving genomen zegt 48% van de bewoners ernstige tot zeer ernstige last te hebben van het geluid van het personenverkeer: Zij noteerden 4 of 5 (Tabel 3). Van het Tongerseplein tot de Javastraat geldt dit voor 30%; tussen Javastraat en grens is dit meer dan de helft van de bewoners.

2. Heeft u last van het geluid van vrachtwagens?

(Niet) 1 2 3 4 5 (Zeer ernstig)

81% van alle ondervraagden meldt ernstige tot zeer ernstige overlast door het geluid van vrachtwagens. Dit percentage loopt op tot 87% van de bewoners tussen Javastraat en Kleine Zouw (Tabel 4). Het maakt daarbij niet veel uit of men direct aanwonende is of in een dwarsstraat woont. Bewoners van verder achterliggende straten melden relatief gezien iets minder vaak ernstige tot zeer ernstige overlast, maar toch streeft hier 63% 4 of 5 aan en nog eens 14% meldt met een 3 matige overlast (Tabel 5).

2.2 Trillingen

3. Heeft u last van trillingen?

(Niet) 1 2 3 4 5 (Zeer ernstig)

Zoals te verwachten wordt ernstige tot zeer ernstige overlast door trillingen het meest gemeld door direct aanwonenden: bijna driekwart van hen (73%) zegt hier last van te hebben (Tabel 6). Tussen Javastraat en Kleine Zouw lijkt dit verhoudingsgewijs wat lager uit te komen. Dat is te verklaren doordat hier een flink aantal bewoners meetelt van appartementen aan de Sauterneslaan die een heel andere bouwwijze kennen dan de woningen met een Tongersewegadres. Doordat in de kruisende en achterliggende straten minder vaak ernstige tot zeer ernstige overlast wordt gemeld komt het gemiddelde voor alle buurtbewoners op 58% (Tabel 7). Maar met de 14% matige hinder daarbij opgeteld moet toch worden vastgesteld dat driekwart van alle aan- en omwonenden van de Tongerseweg duidelijk last heeft van door het verkeer veroorzaakte trillingen.

12. Zitten er scheuren in uw huis?

Ja / nee

Bij het Actiecomité kwamen de laatste tijd steeds meer klachten binnen over scheuren in muren en plafonds die bewoners wijten aan de verkeerstrillingen. De antwoorden op deze vraag geven een indruk van de mogelijke omvang van dit probleem. Op huisadressen aan de Tongerseweg wordt door 72% van de bevroegden gemeld dat er scheuren in huis zitten (Tabel 8). Bij overige aanwonenden, meest flatbewoners, en de bewoners van de kruisende en achterliggende straten is dat 30%. Het verschil wijst op een relatie met het zware verkeer en de trillingen, die nader onderzocht zou moeten worden conform de erkende SBR-richtlijnen³

2.3 Luchtkwaliteit

8. Heeft u last van stof en roet op kozijnen en vensterbanken?

Ja / nee

Hoewel kan worden gezegd dat heel Maastricht last heeft van stof en roet is het relevant om te weten of dit door bewoners in de buurt van drukke wegen meer als een probleem wordt ervaren dan elders. Dat toont namelijk aan dat de klachten voor een groot deel worden veroorzaakt door het eigen verkeer, en dus niet alleen aan aanwaaiend stof uit het buitenland kunnen worden geweten. De aanwonenden van de Tongerseweg melden hier eensgezind een probleem: 92% van hen zegt "ja" (Tabel 9). In de kruisende en achtergelegen straten is dat 61%. Kennelijk maakt de nabijheid van de weg een groot verschil. Dat wijst erop

³ SBR, 2002: Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen, deel A - Schade aan gebouwen; deel B - Hinder voor personen in gebouwen

dat juist het plaatselijke verkeer een belangrijke veroorzaker is van deze overlast. Om hier meer zekerheid over te verkrijgen is onderzoek in de omgeving van andere doorgaande wegen noodzakelijk.

13. Maakt u zich zorgen over de slechte lucht?	Ja / nee
--	----------

Negen van de tien deelnemers aan het onderzoek maakt zich zorgen over de slechte lucht (Tabel 10). Of zij hiermee afwijken van de gemiddelde Maastrichtenaar is een breed onderzoek waard, want dit is relevant voor belangenafwegingen die de gemeente maakt. Deelt een meerderheid van de Maastrichtenaars deze zorgen, dan moet en kan de naleving van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 extra prioriteit worden gegeven. Voor de noodzakelijke luchtkwaliteitsverbetermaatregelen zal in dat geval immers makkelijker een breed draagvlak te krijgen zijn dan wanneer de Maastrichtenaars de luchtkwaliteit zouden zien als het probleem van de aanwonenden aan drukke wegen.

2.4 Veiligheid

4. Vindt u dat er te hard wordt gereden?	Nooit / soms / vaak
--	---------------------

Het percentage bewoners dat vindt dat er “vaak” te hard wordt gereden is bij de grens het hoogst (84%), gevolgd door het gedeelte tussen Kleine Zouw en Javastraat (77%) (Tabel 11). Maar ook op het gedeelte tussen Javastraat en Tongerseplein vindt een ruime meerderheid van de bewoners nog dat er “vaak” te hard wordt gereden (57%).

6. Maakt u te voet of op de fiets wel eens een omweg om de Tongerseweg te vermijden?	Nooit / soms / vaak
--	---------------------

Deze vraag is gesteld om er achter te komen hoe gevaarlijk men de Tongerseweg vindt voor zichzelf als fietser of voetganger. De aanname hierbij is dat “vaak” omlopen of -rijden aantoont dat men die weg te gevaarlijk vindt. Maar “nooit” omlopen of –rijden betekent niet per definitie dat men de weg wél veilig vindt; het kan ook zijn dat een alternatieve route gewoonweg niet mogelijk is. In dat licht bezien is het betekenisvol dat tussen Javastraat en grens het antwoord “vaak” door ongeveer 40% van aan- en omwonenden wordt gegeven (Tabel 12). Tussen Tongerseplein en Javastraat ligt dit op 9%, terwijl “nooit” daar 68% haalt.

2.5 Gezondheid

5. Wordt uw nachtrust verstoord door geluid of trillingen?	Nooit / soms / vaak
--	---------------------

Tussen Tongerseplein en Javastraat zegt 71% hier “soms” of “vaak” (Tabel 13). Tussen Javastraat en grens geeft ongeveer 87% dit antwoord. Hoewel er langs de hele Tongerseweg duidelijk verschil is tussen direct aanwonenden en anderen wordt ook in de dwarsstraten en achterliggende straten door 33% respectievelijk 20% van de bewoners gemeld dat zij “vaak” in hun nachtrust worden gestoord (Tabel 14). Van alle aan- en omwonenden zegt slechts 15% “nooit” in de slaap te worden gestoord door het verkeer.

2.6 Parkeren

7. Is er volgens u een parkeerprobleem?	Ja / nee
---	----------

Voor omwonenden en aanwonenden met het adres in andere straten is een eventueel gebrek aan parkeerruimte minder relevant. Bij een onderscheid naar adres komt dit ook naar voren: 63% van de Tongersewegbewoners beantwoordt deze vraag met “ja” tegen 49% van de andere aan- en omwonenden (Tabel 15).

2.7 Nieuwe ontwikkelingen

9. Vindt u dat het vrachtverkeer sinds 2000 is toegenomen?	Ja / nee
--	----------

10. Vindt u dat het personenverkeer sinds 2000 is toegenomen?	Ja / nee
---	----------

Als vergelijkingsjaar in deze vragen naar de beleving van de ontwikkeling van de verkeersintensiteit is gekozen voor 2000, het jaar waarin de gemeente het beleid voor de Tongerseweg met de bewoners heeft besproken en vastgesteld. De buurtbewoners zijn vrijwel unaniem van mening dat sindsdien de omstandigheden zijn gewijzigd: ongeveer 95% van hen zegt dat het vracht- en personenverkeer zijn toegenomen (Tabel 16, Tabel 17).

2.8 Draagvlak actiecomité Tongerseweg Veilig

11. Vindt u dat de Tongerseweg aan groot onderhoud toe is?	Ja / nee
--	----------

Met deze vraag heeft het Actiecomité nog eens willen controleren of zijn doelstelling voor de korte termijn door de buurt wordt gedragen. Met ongeveer 96% “ja”-antwoorden is daaraan geen enkele twijfel mogelijk (Tabel 18).

3 Conclusies en aanbevelingen

De klachten over verkeersoverlast langs de Tongerseweg hebben een breed draagvlak. De mening van 96% van de buurtbewoners over de noodzaak van groot onderhoud aan de weg is gebaseerd op verschillende vormen van ernstige overlast die de slechte weg dagelijks veroorzaakt. De wijdverbreide wens het vrachtverkeer te weren kan worden toegeschreven aan de zeer ernstige overlast in geluid en trillingen die dit verkeer geeft bij driekwart van de aanwonenden. Dat vrachtverkeer is er ook de oorzaak van dat ruim de helft van de aanwonenden vaak wordt gestoord in zijn nachtrust. De lucht direct langs de weg is viezer dan verderop en deze slechte lucht verontrust negen op de tien bewoners. De onveiligheid die onder andere wordt veroorzaakt door het frequent te hard rijden heeft aantoonbaar gevolgen voor het dagelijks leven van de omwonenden: velen van hen maken vaak een omweg om de Tongerseweg te vermijden. Het ziet er niet naar uit dat zonder maatregelen verbetering op komst is, aangezien er groei zit in de overlast. Die is namelijk sinds 2000 toegenomen, volgens 95% van de buurtbewoners.

Uit de resultaten zijn drie aanbevelingen af te leiden voor nader onderzoek onder het motto “meet de mening en meet de feiten”.

Aanbeveling 1: meet de zorg en meet de feiten. Onderzoek de zorg over de slechte kwaliteit van de lucht op stadsniveau, om te bezien of maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit kunnen rekenen op een breed draagvlak onder de hele bevolking van Maastricht. Plaats een aantal vaste meetpunten langs de hoofdwegen waar de luchtkwaliteit constant wordt gevolgd en aan de wettelijke normen wordt getoetst, en publiceer de meetresultaten ter verdere vergroting van het draagvlak voor maatregelen.

Aanbeveling 2: besteed in stadsbreed onderzoek aandacht aan de gezondheidsaspecten van de verkeersoverlast, bijvoorbeeld door kwaliteit van de nachtrust van aanwonenden aan de hoofdwegen te onderzoeken, en door duidelijkheid te scheppen over wat de stad Maastricht zich op dit gebied voor haar burgers ten doel stelt.

Aanbeveling 3: onderzoek de klachten over trillingen volgens de SBR-richtlijnen om inzicht te krijgen in de grondigheid van de klachten over hinder, verstoorde nachtrust en mogelijk schade aan woningen.

Bijlage 1 Tabellen

De getallen waarnaar in de tekst van het rapport wordt verwezen zijn dubbel omrand.

Tabel 1 Verdeling naar zone en adres / ligging

zone	aanwonend			Totaal	aanwonend			Totaal	Tongerseweg		Totaal	Tongerseweg		Totaal
	dwarsstraat	overig			dwarsstraat	overig			Anderadres			Anderadres		
Tongersepl.-Javastr.	24			24	14%			14%	24		24	14%		14%
Javastr.-Kl.Zouw	57	17	23	97	33%	10%	13%	56%	45	52	97	26%	30%	56%
Kl.Zouw-grens	32	7	12	51	19%	4%	7%	30%	31	20	51	18%	12%	30%
Totaal	113	24	35	172	66%	14%	20%	100%	100	72	172	58%	42%	100%

Tabel 2 Vergelijking respons info-avond en huis-aan-huis

info-avond	1..2	3	4..5	Totaal
ja	25%	15%	60%	100%
nee	29%	13%	57%	100%
Totaal	28%	14%	58%	100%

Tabel 3 Last van geluid personenwagens naar zone (1 = niet; 5 = zeer ernstig)

zone	1 2 3 4 5					Totaal	1..2 3 4..5			Totaal	1..2 3 4..5			Totaal
Tongersepl.-Javastr.	5	8	3	6	2	24	8%	2%	5%	14%	54%	13%	33%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	5	18	23	25	22	93	14%	14%	28%	55%	25%	25%	51%	100%
Kl.Zouw-grens	9	4	12	12	14	51	8%	7%	15%	30%	25%	24%	51%	100%
Totaal	19	30	38	43	38	168	29%	23%	48%	100%	29%	23%	48%	100%

Tabel 4 Last van geluid vrachtwagens naar zone (1 = niet; 5 = zeer ernstig)

zone	1 2 3 4 5					Totaal	1..2 3 4..5			Totaal	1..2 3 4..5			Totaal
Tongersepl.-Javastr.	2	4	2	4	12	24	3%	1%	9%	14%	25%	8%	67%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	5	2	6	22	62	97	4%	3%	49%	56%	7%	6%	87%	100%
Kl.Zouw-grens	1	4	6	5	35	51	3%	3%	23%	30%	10%	12%	78%	100%
Totaal	8	10	14	31	109	172	10%	8%	81%	100%	10%	8%	81%	100%

Tabel 5 Last van geluid vrachtwagens naar ligging (1 = niet; 5 = zeer ernstig)

ligging	1 2 3 4 5					Totaal	1..2 3 4..5			Totaal	1..2 3 4..5			Totaal
aanwonend	4	4	7	15	83	113	5%	4%	57%	66%	7%	6%	87%	100%
dwarsstraat		2	2	8	12	24	1%	1%	12%	14%	8%	8%	83%	100%
overig	4	4	5	8	14	35	5%	3%	13%	20%	23%	14%	63%	100%
Totaal	8	10	14	31	109	172	10%	8%	81%	100%	10%	8%	81%	100%

Tabel 6 Last van trillingen naar zone (1 = niet; 5 = zeer ernstig)

zone	1 2 3 4 5					Totaal	1..2 3 4..5			Totaal	1..2 3 4..5			Totaal
Tongersepl.-Javastr.	5	2	2	2	13	24	4%	1%	9%	14%	29%	8%	63%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	22	8	15	11	41	97	17%	9%	30%	56%	31%	15%	54%	100%
Kl.Zouw-grens	8	3	7	6	27	51	6%	4%	19%	30%	22%	14%	65%	100%
Totaal	35	13	24	19	81	172	28%	14%	58%	100%	28%	14%	58%	100%

Tabel 7 Last van trillingen naar ligging (1 = niet; 5 = zeer ernstig)

ligging	1 2 3 4 5					Totaal	1..2 3 4..5			Totaal	1..2 3 4..5			Totaal
aanwonend	12	7	11	13	70	113	11%	6%	48%	66%	17%	10%	73%	100%
dwarsstraat	8	4	5	1	6	24	7%	3%	4%	14%	50%	21%	29%	100%
overig	15	2	8	5	5	35	10%	5%	6%	20%	49%	23%	29%	100%
Totaal	35	13	24	19	81	172	28%	14%	58%	100%	28%	14%	58%	100%

Tabel 8 Heeft scheuren in huis – naar adres

adres	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
Tongerseweg	72	28	100	43%	17%	59%	72%	28%	100%
Anderadres	21	48	69	12%	28%	41%	30%	70%	100%
Totaal	93	76	169	55%	45%	100%	55%	45%	100%

Tabel 9 Heeft last van stof en roet op vensterbanken – naar ligging

ligging	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
aanwonend	104	9	113	62%	5%	67%	92%	8%	100%
dwaarsstraat	14	9	23	8%	5%	14%	61%	39%	100%
overig	20	13	33	12%	8%	20%	61%	39%	100%
Totaal	138	31	169	82%	18%	100%	82%	18%	100%

Tabel 10 Maakt zich zorgen over slechte lucht – naar ligging

ligging	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
aanwonend	102	11	113	60%	6%	66%	90%	10%	100%
dwaarsstraat	21	3	24	12%	2%	14%	88%	13%	100%
overig	29	5	34	17%	3%	20%	85%	15%	100%
Totaal	152	19	171	89%	11%	100%	89%	11%	100%

Tabel 11 Vindt dat er te hard wordt gereden - naar zone

zone	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal
Tongersepl.-Javastr.		10	13	23		6%	8%	14%		43%	57%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	1	21	72	94	1%	13%	43%	56%	1%	22%	77%	100%
Kl.Zouw-grens	1	7	43	51	1%	4%	26%	30%	2%	14%	84%	100%
Totaal	2	38	128	168	1%	23%	76%	100%	1%	23%	76%	100%

Tabel 12 Maakt omweg te voet/fiets – naar zone

zone	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal
Tongersepl.-Javastr.	15	5	2	22	9%	3%	1%	13%	68%	23%	9%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	26	29	40	95	15%	17%	24%	57%	27%	31%	42%	100%
Kl.Zouw-grens	10	21	20	51	6%	13%	12%	30%	20%	41%	39%	100%
Totaal	51	55	62	168	30%	33%	37%	100%	30%	33%	37%	100%

Tabel 13 Nachtrust wordt verstoord - naar zone

zone	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal
Tongersepl.-Javastr.	7	11	6	24	4%	6%	4%	14%	29%	46%	25%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	12	41	44	97	7%	24%	26%	57%	12%	42%	45%	100%
Kl.Zouw-grens	6	18	26	50	4%	11%	15%	29%	12%	36%	52%	100%
Totaal	25	70	76	171	15%	41%	44%	100%	15%	41%	44%	100%

Tabel 14 Nachtrust wordt verstoord - naar ligging

ligging	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal	nooit	soms	vaak	Totaal
aanwonend	9	42	61	112	5%	25%	36%	65%	8%	38%	54%	100%
dwaarsstraat	2	14	8	24	1%	8%	5%	14%	8%	58%	33%	100%
overig	14	14	7	35	8%	8%	4%	20%	40%	40%	20%	100%
Totaal	25	70	76	171	15%	41%	44%	100%	15%	41%	44%	100%

Tabel 15 Vindt dat er een parkeerprobleem is – naar adres

adres	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
Tongerseweg	61	36	97	38%	23%	61%	63%	37%	100%
Anderadres	31	32	63	19%	20%	39%	49%	51%	100%
Totaal	92	68	160	58%	43%	100%	58%	43%	100%

Tabel 16 Vindt dat vrachtverkeer is toegenomen sinds 2000 – naar zone

zone	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
Tongersepl.-Javastr.	19	4	23	12%	2%	14%	83%	17%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	93	2	95	57%	1%	58%	98%	2%	100%
Kl.Zouw-grens	44	1	45	27%	1%	28%	98%	2%	100%
Totaal	156	7	163	96%	4%	100%	96%	4%	100%

Tabel 17 Vindt dat personenverkeer is toegenomen sinds 2000 – naar zone

zone	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
Tongersepl.-Javastr.	20	3	23	13%	2%	14%	87%	13%	100%
Javastr.-Kl.Zouw	87	4	91	54%	3%	57%	96%	4%	100%
Kl.Zouw-grens	44	2	46	28%	1%	29%	96%	4%	100%
Totaal	151	9	160	94%	6%	100%	94%	6%	100%

Tabel 18 Vindt dat groot onderhoud nodig is

adres	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal	ja	nee	Totaal
Tongerseweg	97	2	99	58%	1%	59%	98%	2%	100%
Anderadres	64	4	68	38%	2%	41%	94%	6%	100%
Totaal	161	6	167	96%	4%	100%	96%	4%	100%

Van: tongersewegveilig@xs4all.nl 
Onderwerp: rapport t.a.v. B&W
Datum: 11 augustus 2005 16:28
Aan: post@maastricht.nl



Aan het college van B&W van Maastricht,
t.a.v. de Wethouder Economische Structuurversterking, Mobiliteit, Milieu en Grondzaken
en de Wethouder Welzijn, Volksgezondheid en Ouderen

Geacht College,

Bij deze bied ik u aan ons onderzoeksrapport naar de verkeersoverlast langs de Tongerseweg. Desgewenst zijn wij gaarne bereid dit rapport persoonlijk toe te lichten.



Met vriendelijke groet,

Actiecomité Tongerseweg Veilig
p/a W. Kramer
Tongerseweg 320A
6215 AC Maastricht

Bijlage 2
Brief Verkeersmonitor (2019)

Aan het college van Burgemeester en wethouders
van Maastricht
t.a.v. de heer G.-J. Krabbendam

post@maastricht.nl

Maastricht, 29 augustus 2019

Geacht college,

Na bestudering van de verkeersmonitor die u aan de gemeenteraad heeft toegezonden moeten wij helaas vaststellen dat wat erin staat over vrachtwagens in werkelijkheid niet gaat over álle vrachtwagens.

In de monitor worden alleen voertuigen vanaf 12,20 meter geteld als vrachtwagen. Dat zijn uitsluitend trucks met oplegger, want "gewone" vrachtwagens zijn maximaal 12,0 meter lang. U telt veel minder wagens dan u zou moeten tellen op grond van de definitie "vrachtwagen" in artikel 1 van de Regeling voertuigen¹.

Bij de tabellen over vrachtverkeer gebruikt u ten onrechte het vrachtwagensymbool van het verbodsbord C07 (gesloten voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton), daarmee de indruk wekkend dat de tabel gaat over vrachtwagens vanaf 3,5 ton. Dat komt precies overeen met het soort wagen waar de doorsnee burger of een doorsnee raadslid aan denkt bij de aanduiding "vrachtwagen" boven een tabel: wagens zoals onderstaande afbeelding (foto Truckscout24.nl). Dat alleen trucks met oplegger langer zijn dan 12 meter is niet algemeen bekend.

Mercedes-Benz - 410 D Maxi Koffer Rolltor 3,5 T - Gesloten opbouw

Voertuignummer 70

€ 5.000,-
Nettoprijs

[Doe een bod](#)

€ 950,- BTW
€ 5.950,- Eindprijs
9/1994 Eerste toelating
181.145 km



[Print versie](#)
[Stuur door](#)
[Meld een fout](#)

[8 Grote fotos](#)

Voertuiggegevens		
Soort Voertuig		Vrachtwagen
Opbouw		Gesloten opbouw
Scout ID		18268971
Gewicht		3.500 kg

Dat u gewone vrachtwagens niet meetelt is niet terecht, want ze gaan net als de langere trucks met oplegger tot 50 ton bruto totaalgewicht. Dat wil zeggen: ruim 14 keer zo zwaar als de vrachtwagen op het verbodsbord. De overlast en slijtage van de wegen door gewone vrachtwagens zijn even groot als van trucks met oplegger. Door ze niet te tellen geeft u een onjuiste voorstelling van zaken. Ter verduidelijking enkele afbeeldingen uit het Overzicht Maten en Gewichten van de RDW zelf.

1. Maten voertuigen en samenstellen

Motorvoertuig/bedrijfswagen



Lengte	12,00	meter.
Breedte	2,55	meter.
Hoogte	4,00	meter.



Breedte geconditioneerd vervoer	2,60	meter.
---------------------------------	------	--------

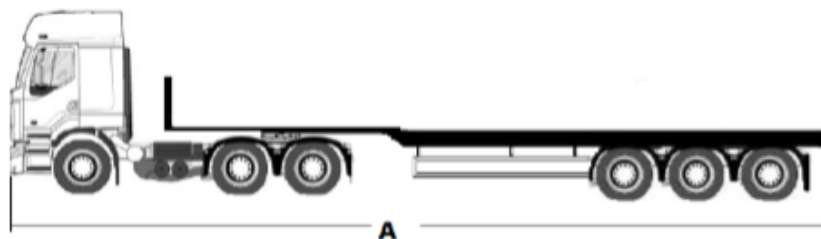
Oplegger



Hart koppeling tot achterzijde voertuig	12,00	meter.
Breedte	2,55	meter.
Hoogte	4,00	meter.

Breedte geconditioneerd vervoer	2,60	meter.
---------------------------------	------	--------

Combinatie trekker- oplegger



A 16,50 meter.

4. Overzicht maximum gewichten

Bedrijfswagen.



* GVW = Gross Vehicle Weight

GVW 50.000 kg.

Trekker met oplegger.



* GTW = Gross Train Weight

GTW 50.000 kg.

Hieronder ziet u een voorbeeld van een grote vrachtwagen die door het lengtecriterium dat u aanhoudt niet wordt meegeteld in de Verkeersmonitor (foto Truckscout24.nl). Dit exemplaar heeft een bruto totaalgewicht van 38,5 ton en is dus niet eens de allergrootste (50 ton). Hoeveel hiervan er wel niet rijden op de Tongerseweg is te zien in ons [filmpje](#) op Youtube².

Volvo - FM 350 8X2 Koffer LBW - Gesloten opbouw

Voertuignummer 201965

€ 16.750,-
Nettoprijs

[Doe een bod](#)

€ 3.518,- BTW
€ 20.268,- Eindprijs
10/2005 Eerste toelating
495.000 km
> 3 Assen



[Print versie](#)
[Stuur door](#)
[Meld een fout](#)

[15 Grote fotos](#)

Voertuiggegevens		
Soort Voertuig		Vrachtwagen
Opbouw		Gesloten opbouw
Scout ID		19075807
Gewicht		38.500 kg
Type versnellingsbak		Automatisch
Breedte laadruimte		2.480 mm
Lengte laadruimte		10.000 mm

Als dit niet wordt verbeterd kunnen wij helaas niet anders dan de Verkeersmonitor voor wat betreft het vrachtverkeer kwalificeren als misleidend. Hiermee kan de raad echt geen goed geïnformeerde beslissingen nemen over het vrachtverkeer in Maastricht west, en evenmin over een mogelijke reconstructie van de Tongerseweg. Er is immers reële informatie nodig over de passerende aslasten om de robuustheid van het werk – en daarmee de kosten – te kunnen inschatten, en die biedt de Verkeersmonitor met deze telwijze niet.

Wij suggereren u, dit recht te zetten door middel van toezending van een verbeterde versie van de verkeersmonitor of een addendum aan de raad vóódat zij uw voorstel in behandeling neemt.

Bij de stadsronde over de verkeersmaatregelen Maastricht west zullen wij de raad zonodig informeren over deze brief aan u.

Met vriendelijke groet,

Tongerseweg Veilig

W.A.M. Kramer, voorzitter

M.A. den Broeder, secretaris

1) vrachtwagen:

een motorvoertuig van categorie N1, N2 of N3 dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen. Een dergelijk voertuig kan ook een aanhangwagen trekken;

Voertuigcategorie N:

N1: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg; N2: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, doch niet meer dan 12.000 kg; N3: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 12.000 kg;)

2) filmpje “Tongerseweg Maastricht Vrachtverkeer” (1:33 min):

<https://youtu.be/IHt5OIWc1Eg>