



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Tongerseweg Veilig  
T.a.v. mevrouw M.A. den Broeder  
Tongerseweg 255 A  
6213 GC MAASTRICHT

BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

DATUM  
25 mei 2020

BIJLAGEN  
1.

BEHANDELD DOOR  
M. Ploum

DOORKIESNUMMER  
043 3504711

ONZE REFERENTIE  
20-0030BB

E-MAILADRES  
mike.ploum@maastricht.nl

FAXNUMMER  
043 3504448

UW REFERENTIE  
--

ONDERWERP:  
Beslissing op bezwaar inzake afwijzend  
verkeersbesluit Tongerseweg (vrachtwagenverbod)

VERZONDEN:

29 MEI 2020

Geachte mevrouw Den Broeder,

Op 27 januari 2020 heeft u namens de vereniging Tongerseweg Veilig een bezwaarschrift ingediend tegen het besluit d.d. 17 december 2019, waarbij afwijzend is beslist ten aanzien van uw verzoek om een verkeersbesluit aan de Tongerseweg te nemen, inhoudende een vrachtwagenverbod.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift hebben wij nogmaals gekeken naar het ingediende verzoek en het besluit dat daarop genomen is. Deze heroverweging van het door u bestreden besluit heeft plaatsgevonden op 27 mei 2020. Daarbij hebben wij alle in het geding zijnde belangen afgewogen. Wij hebben het volgende besloten:

- 1. Het bezwaar ontvankelijk en ongegrond te verklaren;**
- 2. Het bestreden besluit (weigering om een verkeersbesluit te nemen inhoudende een vrachtwagenverbod aan de Tongerseweg) onder aanvulling van de motivering zoals verwoord in deze beslissing op bezwaar in stand te laten.**

Hieronder is gemotiveerd hoe wij tot deze beslissing zijn gekomen.

#### bestreden besluit

Bij besluit van 17 december 2019, verzonden op 18 december 2019, is besloten tot afwijzing van uw verzoek om een vrachtwagenverbod aan de Tongerseweg in te stellen.

In het bestreden besluit is aangegeven dat de betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Hierbij zijn ook de in artikel 2 van de Wegenverkeerswet genoemde belangen meegewogen. 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 te veel en onnodig beperken. Alternatieve routes voor vrachtverkeer, zijn onderzocht. Met een grote mate van zekerheid kan worden geconcludeerd dat ongeveer bij 4 op de 5 vrachtritten op basis van hun herkomst en bestemming ook de alternatieve route door Maastricht zal lopen.



DATUM  
25 mei 2020

Een tijdelijk vrachtwagenverbod tot aan de reconstructie van de Tongerseweg biedt evenmin soelaas, aangezien er al werkzaamheden elders zijn, waardoor het aantal routemogelijkheden nog verder wordt beperkt.

De gemeente Lanaken heeft aangegeven geen voorstander te zijn van een vrachtwagenverbod. Een eventueel vrachtwagenverbod leidt tot meer vrachtverkeer in Veldwezelt. De gemeente Riemst geeft aan geen voorstander van een vrachtwagenverbod te zijn vanwege het economisch belang en het feit dat zij geen klachten ontvangt met betrekking tot vrachtverkeer op de N79.

Kortom, een vrachtwagenverbod resulteert weliswaar in minder vrachtverkeer op de Tongerseweg en resulteert waarschijnlijk ook tot minder hinder bij 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.

Voor wat betreft de belangen van omwonenden en milieu wordt opgemerkt dat het (vracht)verkeer in de huidige situatie (geluids)overlast veroorzaakt voor omwonenden. De geluidsbelasting op een deel van de woningen is te hoog en er is sprake van trillingsoverlast als gevolg van zwaar vrachtverkeer. Daarom is een reconstructie van de Tongerseweg als alternatief voorgesteld. De verwachting is dat wanneer de fundering van de Tongerseweg wordt vervangen, er 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 vrachtwagenchauffeurs passen naar verwachting hun rijgedrag aan als gevolg van een smaller wegprofiel. Elders in Nederland zijn voorbeelden<sup>1</sup> beschikbaar die laten zien dat een dergelijke wijziging van de weg kan leiden tot de gewenste resultaten.

De gemeenteraad heeft besloten tot het opstarten van het ontwerpproces 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 dit proces is ongeveer 12 maanden. Mits de gemeenteraad instemt met het resultaat van het ontwerpproces zal vervolgens tot uitvoering van de reconstructie worden overgegaan.

Daarnaast loopt het project 'Geluidisolatie woningen Tongerseweg'. In dit project, dat gefinancierd wordt door de Rijksoverheid, wordt bekeken welke woningen in aanmerking komen voor isolatie. De Vlaamse overheid is voornemens de N79 tussen Riemst en Maastricht aan te passen en vraagt de gemeente Maastricht om hierbij mee te denken. Op termijn wordt gehoopt om hiermee het wegennet aan beide zijde van de grens beter op elkaar af te stemmen.

De reconstructie zal worden geëvalueerd in het jaar na oplevering. Wanneer blijkt dat een of meerdere beleidsdoelen niet zijn behaald zal bekeken worden of het zinvol is om aanvullende maatregelen te treffen.

Gelet op vorenstaande is besloten het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit inhoudende het afwijzen van het gevraagde vrachtwagenverbod op de Tongerseweg.

---

<sup>1</sup> Voorbeelden hiervan zijn in Delft de Ruijs de Beerenbrouckstraat (6.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal) en in Utrecht A. van Ostadelaan (ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal).





DATUM  
25 mei 2020

### ontvankelijkheid

Het bezwaarschrift is tijdig ingediend en voldoet aan de vereisten als opgenomen in de artikelen 6:4 en 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht. De vereniging Tongerseweg Veilig kan (gelet op de statuten) als belanghebbende worden aangemerkt. Het bezwaar is derhalve ontvankelijk.

Nu het bezwaar ontvankelijk is, heeft op grondslag daarvan een heroverweging van het bestreden besluit plaatsgevonden.

### gronden van bezwaar

U heeft het bezwaar – samengevat – met de volgende argumenten gemotiveerd:

1. In het bestreden besluit wordt niet ingegaan op de verkeersveiligheid. U geeft aan dat de Politie niet is geraadpleegd hierover, hetgeen op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet zou moeten. In strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Awb is het belang van het milieu, klimaat, overlast en andere belangen in het geheel niet meegewogen (ECLI:NL:RVS:2016:3135).
2. Al enkele decennia is bekend dat er sprake is van ernstige mate van aantasting van het woongenot en bedreiging van de gezondheid van omwonenden. Rapporten daarover zijn niet bij de besluitvorming betrokken (u verwijst naar bijlage 1). Het besluit voldoet daarmee niet aan de vereisten in artikel 3:2 Awb. Er is sprake van schending van het willekeurverbod. Er wordt volledig voorbijgegaan aan de omvang van de getroffen groep (70 huishoudens en 83 adressen) en de ernst van de gevolgen. De beleidsruimte gaat niet zover dat de belangen in het geheel niet afgewogen moeten worden (ECLI:NL:RVS:2018:1431).
3. Uit het besluit wordt niet duidelijk wie de belanghebbenden waren. In ieder geval heeft u niet Tongerseweg Veilig benaderd. Ook zijn niet de belanghebbendenorganisaties benaderd zoals Milieudefensie, de Fietsersbond of bewonersorganisaties. U heeft niet de deskundigen van uw eigen programmabureau Maastricht-bereikbaar gevraagd. Ook is niets bekend van enig onderzoek naar de veiligheidsbeleving van fietsers en voetgangers op de Tongerseweg. Zwakkere verkeersdeelnemers mijden de weg, hetgeen nog steeds zo is (u verwijst naar bijlage 1).
4. De weg is onveilig en geeft allerlei soorten overlast. De voorgestelde reconstructie maakt dat niet anders, zo is reeds gebleken uit de inspraakrondes die zijn gehouden. Door de bestaande bebouwing kan de weg niet breder worden gemaakt. Snelheidsremmende maatregelen zoals rotondes zijn niet mogelijk. Drempels komen niet in aanmerking op busroutes. In de inspraakrondes zijn alleen optische effecten en een andere beleving van de weg in het vooruitzicht gesteld. Reeds in 2002 zouden de kosten € 3,5 miljoen bedragen. De prijzen van weg- en waterbouw is nu met bijna 70% gestegen. De kosten van € 3,5 miljoen kloppen derhalve niet. Dit zou nu al meer dan € 6 miljoen kosten. Dat de trillingen in 2022 definitief verholpen zijn als gevolg van de reconstructie betwijfelt u. De reconstructie is het gevolg van jarenlang achterstallig onderhoud. Het is dan ook geen alternatief voor een vrachtwagenverbod. De geluidhinder en drukte blijft. Indien ook de grote vrachtwagens doorgang moeten blijven houden, maakt dat een veilige weginrichting onmogelijk. De weg is gewoon te smal. Op geen enkele wijze is aannemelijk gemaakt dat een reconstructie leidt tot afname van het sluip-vrachtverkeer op de Tongerseweg. Blijkbaar wordt er wel geaccepteerd dat het sluip-vrachtverkeer als gevolg van de reconstructie een alternatieve route zoekt door de stad. U geeft aan dat de metingen voor de evaluatie er op zijn vroegst in 2024 zijn. U geeft aan dat dit te lang duurt.
5. Op grond artikel 2 van de Wegenverkeerswet en op grond van artikel 3:4 Awb is het niet toegestaan om andere belangen mee te wegen. Volgens u zijn buitenlandse gemeenten, regiopartners, provincies of andere mogendheden geen belanghebbenden. Dat er in een convenant (het kwaliteitsnet goederenvervoer) is aangegeven om de Tongerseweg niet te gebruiken als vrachtroute is niet overwogen. Dit geldt ook voor het bestuursakkoord 2018. Te verwachten groei van het vrachtverkeer is niet meegenomen, zo geeft u aan.
- 6 Niet is onderbouwd dat de Tongerseweg een regionale functie vervult. Voor zover er al sprake is van een regionale functie van de Tongerseweg, geldt dit alleen voor forenzenverkeer, niet





DATUM  
25 mei 2020

voor vrachtverkeer. Er is volgens u geen sprake van vrachtverkeer van/naar Maastrichtse bedrijven vanuit Belgische bedrijven binnen een afstand van 20 kilometer aan de zuidwestzijde van de stad. U vraagt zich af welke Maastrichtse bedrijven vanuit België via de Tongerseweg worden beleverd.

7. Op geen enkele wijze wordt duidelijk wanneer en hoe de analyses hebben plaatsgevonden dat voor 4 op 5 vrachtritten ook de alternatieve route door Maastricht zal lopen. Aan de Tongerseweg en in de directe omgeving bevindt zich geen bedrijvigheid die met vrachtwagens wordt bevoorradat vanuit België of goederen aflevert in België. Indien vrachtverkeer door de stad moet rijden om in Maastricht te komen, dan kan dat volgens u via de tunnel en anders omrijden door België. Er zijn geen recente cijfers of onderzoeken. De oudere onderzoeken zijn volgens u onzorgvuldig en ondeskundig opgesteld. Er wordt uitgegaan van het begrip vrachtwagen dat niet overeenkomt met de Wegenverkeerswet. De 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 tot een bestelbus gerekend, hetgeen een vertekend beeld geeft. Reeds daarom zijn deze ongeschikt als onderbouwing van het besluit (u verwijst naar bijlage 2), zo geeft u aan. DTV consultants zegt in 2005 al dat deze gegevens niet erg betrouwbaar zijn door het ontbreken van gegevens over buitenlandse vrachtwagens. U geeft aan dat de tellingen onregelmatig en op verkeerde momenten zijn gehouden. In de tijd dat de toevoerweg net over de grens (de Maastrichtersteenweg) bijna een jaar was afgesloten (2016) zijn geen tellingen uitgevoerd. U heeft aangegeven dat het vrachtverkeer dat toen niet over de Maastrichtersteenweg/Tongerseweg kon rijden helemaal geen andere route door Maastricht West heeft genomen, maar over de snelweg ging. Er zijn ook geen klachten geregistreerd, zodat de verwachting over verplaatsing van sluip-vrachtverkeer volgens u onjuist is. De voetnoot over de Cannerweg is volgens u onjuist.

8. Dat een vrachtwagenverbod zou leiden tot meer verkeersoverlast langs de alternatieve route wordt onvoldoende onderbouwd, zo stelt u. Het sluip-vrachtverkeer heeft bewezen dat het uitwijkt naar de snelweg. Volgens u is langs die alternatieve routes bovendien meer ruimte voor een veilige weginrichting. Los daarvan zijn die omwonenden volgens u niet aan te merken als belanghebbende in de zin van de Awb bij een verkeersbesluit voor de Tongerseweg. Volgens u geldt dat conform vaste jurisprudentie van de Afdeling 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. U geeft aan dat indien sluip-vrachtverkeer toch realiteit mocht worden op een andere locatie, dat de gemeente aldaar ook een vrachtwagenverbod moet instellen.

9. Belgische overheden zijn volgens u geen belanghebbenden, evenals omwonenden in Riemst en Lanaken. De Belgen zijn in staat gebleken om ongewenst vrachtverkeer zelf naar wens te routeren met het tolsysteem Viapass. Middels dit systeem wordt het vrachtverkeer juist geleid naar de route Maastrichtersteenweg/Tongerseweg. De gemeente heeft niet inspanning getoond om dit te beïnvloeden. De genoemde Belgische gemeenten zijn niet de wegbeheerder, dit is het Vlaams gewest. Dat met naburige Belgische gemeenten goede relaties worden onderhouden is volgens u niet relevant.

#### hoorzitting

U bent op uw verzoek in de gelegenheid gesteld uw bezwaarschrift mondeling toe te lichten op 16 april 2020. Van deze gelegenheid heeft u gebruik gemaakt. Vanwege de corona-crisis en de daarmee samenhangende maatregelen heeft de hoorzitting op uw verzoek plaatsgevonden via een video-conference. Van de hoorzitting is een verslag opgemaakt, zie bijlage.

Tijdens de hoorzitting heeft u met name aandacht gevraagd voor het volgende. U geeft aan te willen benadrukken dat het verzoek om een vrachtwagenverbod gaat om het deel van de Tongerseweg dat niet in het kwaliteitsnet goederenvervoer is opgenomen. U geeft aan dat onduidelijk is welke belanghebbenden zijn geraadpleegd en wat de reacties waren. De school is ook een belanghebbende in deze. De tellingen zijn niet duidelijk. Dit betreft grove schattingen en zijn niet representatief. Er is geen raadsbesluit voor een alternatief/reconstructie, hier is ook geen geld voor. U geeft aan dat er nieuwe feiten zijn over de reconstructie en indeling van de weg. De weg zou te





DATUM  
25 mei 2020

smal zijn, er zouden parkeerproblemen ontstaan en bomen dienen verwijderd te worden voor de veiligheid. De technische uitvoerbaarheid van de reconstructie is onzeker. Hetgeen in het bestreden besluit over de reconstructie wordt gezegd biedt geen garantie dat dit wordt gerealiseerd. Tot slot is aangegeven dat er veel tractorverkeer is op de Tongerseweg.

#### heroverweging

Wij kunnen ons voorstellen, zoals ook in het bestreden besluit is aangegeven, dat het verkeer overlast veroorzaakt voor omwonenden. Zoals hierna zal worden overwogen, zijn wij echter van mening dat het instellen van een vrachtwagenverbod niet wenselijk is. Onderstaand zullen wij nader motiveren waarom geen vrachtwagenverbod ingesteld wordt op de Tongerseweg.

#### *Juridisch kader*

Ingevolge artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wegenverkeerswet) kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels strekken tot:

- a. Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Ingevolge het tweede lid kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels voorts strekken tot:

- a. Het voorkomen of beperken van het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- b. Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden.

#### *Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren*

##### Ad 1.

Ingevolge artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer vermeldt de motivering van een (weigering van een) verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van Wegenverkeerswet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere dan de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Zoals blijkt uit vaste jurisprudentie (o.a. ABRvS, 21 juli 2004, zaaknummer 200400066/1, ABRvS 26 juni 2013, zaaknummer 201209693/1/A3 en ABRvS, 21 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3217 en ECLI:NL:RVS:2018:506) heeft het college een ruime beoordelingsvrijheid inzake verkeersbesluiten waarbij de belangen als bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet een rol spelen. Het college komt bij het (al dan niet) nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de begrippen 'veiligheid op de weg', 'bruikbaarheid (van de weg)' en 'vrijheid van het verkeer' (ECLI:NL:RVS:2017:844). Hiertoe overweegt de Afdeling dat de bevoegdheid tot het al dan niet nemen van verkeersmaatregelen ruime beoordelingsmarges kent, waarbinnen het daartoe bevoegde orgaan de belangen die bij het nemen van een verkeersbesluit zijn betrokken tegen elkaar afweegt en dat de rechter deze belangenafweging met terughoudendheid dient te toetsen. De Afdeling voegt hieraan toe dat de rechter slechts dient te toetsen of het besluit voldoet aan de wettelijke voorschriften en – zo dit het geval is – of niet sprake is van een zodanige onevenwichtigheid in de afweging van belangen, dat moet worden geoordeeld dat het bestuursorgaan niet in redelijkheid het besluit heeft kunnen nemen.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid wordt opgemerkt dat op basis van verkeersongevallengegevens blijkt dat er geen sprake is van bovengemiddeld veel ongevallen op de





DATUM  
25 mei 2020

Tongerseweg. In totaal gebeurden in de periode 2006 – 2015 529 ongevallen met vrachtauto's in Maastricht. Hiervan gebeurden er 5 (verspreid) op de betreffende 5 invalswegen (dat is dus minder dan 1% van het totaal). Op basis van de bij ons beschikbare bron Viastat wordt geconcludeerd dat er in de periode 2006 t/m 2019 op de Tongerseweg drie ongevallen zijn geweest waarbij een vrachtwagen (of trekker) betrokken is geweest. Dat is minder dan 1% van het aantal gerapporteerde ongevallen in Maastricht. Er is derhalve geen sprake van bovengemiddeld veel ongevallen met vrachtwagens op de Tongerseweg. Daarmee vormt alleen het aantal geregistreerde ongevallen op de Tongerseweg geen aanleiding voor maatregelen of een vrachtwagenverbod. Er blijven vanzelfsprekend altijd ambities ten aanzien van de verkeersveiligheid. Dit wordt ook meegenomen in de reconstructie van de Tongerseweg.

Wel is op basis van metingen geconstateerd dat relatief hard wordt gereden door het wegverkeer (dus niet alleen vrachtverkeer). Voor wat betreft het harder rijden dan de maximumsnelheid (50 km/uur) op de Tongerseweg wordt opgemerkt dat dit een handhavingsskwestie is, die in deze procedure geen rol speelt (ECLI:NL:RVS:2017:844).

Dat er (geluids)overlast wordt ervaren door omwonenden als gevolg van het vrachtverkeer op de Tongerseweg wordt niet betwist. Deze (geluids)overlast en hinder is dan ook onderdeel van de afweging in het al dan niet nemen van een verkeersbesluit. Dit conform artikel 2, tweede lid sub a van de Wegenverkeerswet waarin is bepaald dat de regels kunnen strekken tot het voorkomen of beperken van het door verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu als bedoeld in de Wet milieubeheer. Hierbij wordt opgemerkt dat die milieubelangen ondergeschikt zijn aan de klassieke verkeersbelangen als genoemd in artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet, zoals volgt uit de volgende jurisprudentie: Kroon 9 februari 1996, 96.000777, Zoetermeer.

Hoewel het aspect geluid(overlast) en andere hinder een rol kunnen spelen bij het al dan niet nemen van een verkeersbesluit, heeft het college aldus – zoals in vorenstaande aangegeven – een ruime beoordelingsvrijheid inzake de belangenafweging. In dit geval is voor wat het betreft het verzoek om een vrachtwagenverbod een groter belang gehecht aan de belangen als genoemd in artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet (daaronder ook begrepen het belang van de transportsector om de vrijheid van het vrachtverkeer en de bruikbaarheid van de weg zoveel mogelijk te waarborgen) dan aan de belangen van omwonenden (zie ook: ECLI:NL:RVS:2016:3467), temeer er een alternatief is voor beperking van de (geluids)hinder van omwonenden in de vorm van een reconstructie van de Tongerseweg.

Voor wat de overige verkeersbelangen als bedoeld in artikel 2 Wegenverkeerswet betreft wordt verwezen naar de belangen(afweging) zoals deze in het bestreden besluit is opgenomen. Niet valt in te zien dat het bestreden besluit in strijd met artikel 3:4 Awb tot stand is gekomen. Aanvullend op de reeds gemaakte belangenafweging in het bestreden besluit wordt ook verwezen naar hetgeen in deze beslissing op bezwaar hierna wordt overwogen.

Na uw verzoek in 2018 heeft er een kennismakingsgesprek plaatsgevonden met de wethouder. Vervolgens bent u regelmatig op het stadhuis uitvoerig bijgepraat over allerlei door de vereniging aangedragen onderwerpen. Dit heeft onder meer geleid tot:

- Voorbespreking opzet verkeersmonitor Maastricht 2018 (begin 2019).
- Noodreparaties aan de Tongerseweg verricht na vorstschade, mede naar aanleiding van berichtgeving voor de vereniging.
- Herinrichting voetgangersoversteek nabij basisschool met attentie verhogende markering en bebording (zomer 2019).
- Uitvoerige ambtelijke toelichting op kansen en mogelijkheden van een nieuwe weginrichting (voorjaar 2019).
- Beantwoording van allerlei (technische) vragen (2018 – 2020).





DATUM  
25 mei 2020

Het voorgaande geeft weer dat voor uw belangen aandacht is en is geweest; uw belangen zijn meegenomen in de besluitvorming en u wordt ook zo goed als mogelijk op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen betreffende de reconstructie.

Ad 2.

Zoals onder ad 1 is vermeld is het belang inzake de (geluids)overlast en de overige hinder meegenomen in de belangenafweging (zie pagina 4 alinea 2 e.v. van het bestreden besluit).

#### *Trillingen*

Adviesbureau LievenseCSO Milieu BV heeft in 2017 in opdracht van gemeente Maastricht een trillingsonderzoek uitgevoerd in vier woningen gelegen aan de Tongerseweg te Maastricht. Dit trillingsonderzoek wijst uit dat er een verband is tussen zwaar vrachtverkeer en trillingen in de woningen. De meting toont aan dat sprake is van hinder. De gemeten maximale trillingssterkte in meerdere woningen van de steekproef was op verschillende momenten van de dag hoger dan de streefwaarde. Het risico op schade als gevolg van trillingen door het (zwaar)verkeer aan de woningen is volgens het onderzoek echter aanvaardbaar klein, namelijk kleiner dan 1%.

Uit nader onderzoek naar de wegconstructie door adviesbureau Kiwa KOAC b.v. (2017) in opdracht van gemeente Maastricht is geconstateerd dat de fundering van de Tongerseweg (deel Javastraat – grens) onvoldoende sterk en stijf is. Geconcludeerd wordt dat de fundering volledig vervangen dient te worden om de geconstateerde trillingen te verminderen tot een acceptabel niveau.

#### *Geluid*

Uit berekeningen blijkt dat het verkeer op een deel van de woningen aan Tongerseweg een te hoge geluidbelasting veroorzaakt.

#### *Luchtkwaliteit*

Op gebied van luchtkwaliteit worden geen wettelijke normen overschreden langs de Tongerseweg. Uiteraard is in relatie tot de uitstoot van schadelijke stoffen door gemotoriseerd verkeer wel winst te behalen. Daarom realiseert gemeente Maastricht met partners een breed maatregelenpakket dat bijdraagt aan de luchtkwaliteit in Maastricht.<sup>2</sup>

Kortom, het is bekend dat in de huidige situatie het (vracht)verkeer op de Tongerseweg overlast veroorzaakt voor omwonenden, hetgeen in het bestreden besluit ook wordt erkend. Bij het nemen van een verkeersbesluit spelen echter ook de (primaire) belangen als bedoeld in artikel 2, eerste lid Wegenverkeerswet een rol. Dit betreft het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en de bruikbaarheid ervan en tot slot het zoveel waarborgen van vrijheid van het verkeer. Daarnaast spelen de belangen van de Belgische overheid, de transportsector, de bewoners van alternatieve routes ook een rol in onderhavig geval.

Er is daarom gezocht naar een alternatief voor een vrachtwagenverbod. Derhalve vindt er een reconstructie van de Tongerseweg plaats. Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan de belangen van omwonenden. Het college 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

<sup>2</sup> Zie: Een overzicht van deze maatregelen is terug te vinden in het Spoorboekje [https://www.gemeentemaastricht.nl/forms/search/advanced/alles?dosearch=true&update-text\\_nl=spoorboekje#dosearch=true&offset=0&update-text\\_nl=spoorboekje](https://www.gemeentemaastricht.nl/forms/search/advanced/alles?dosearch=true&update-text_nl=spoorboekje#dosearch=true&offset=0&update-text_nl=spoorboekje)





DATUM  
25 mei 2020

aan als gevolg van een smaller wegprofiel. Kortom, de verwachting is dat de (geluids)overlast minder zal worden door de reconstructie.

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.<sup>3</sup> Ook dit project zal naar verwachting bijdragen aan het verminderen van overlast voor omwonenden. Niet valt in te zien dat de belangen – gelet op voorgaande – niet meegewogen zijn in het bestreden besluit.

Ad 3.

In het rapport van NordInfra uit 2017 (pag. 32 e.v. Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West) is een overzicht gegeven van de voornaamste stakeholders. Ook de belangen van omwonenden zijn aangegeven.

Het onderzoek naar de verkeersmaatregelen in Maastricht-West 2015 – 2017 dat voorafging aan uw verzoek is meerdere keren besproken met de door u genoemde organisaties of delegaties, onder meer in het platform Luchtkwaliteit. Gedurende dit proces bent u ook deelnemer geworden in dit platform. Deskundigen en werkzaamheden van Maastricht Bereikbaar richten zich op het verduurzamen van de levering door een directe aanpak met vervoerders en verladers die samenwerking opzoeken. Die aanpak heeft een positieve uitwerking op de leefbaarheid in de stad en dus ook de Tongerseweg. De verkeerskundigen die betrokken zijn geweest bij het primaire besluit zijn opgeleid om de veiligheid te beoordelen van fietsvoorzieningen zoals de fietspaden (en ontbrekende voetgangersvoorzieningen) op de Tongerseweg. Bovendien wordt dat oordeel bevestigd door opmerkingen, klachten en suggesties van bewoners en fietsers en het onderzoek destijds verricht door RHDHV (december 2016). Dit bij elkaar geeft een goed beeld van de veiligheidsbeleving van fietsers en maakt verder nader onderzoek (door externen) niet nodig. De positie van de fietsers en voetgangers is bovendien juist een belangrijk onderdeel van het ontwerpproces van de reconstructie.

Mede naar aanleiding van uw verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit heeft op 6 november 2018 een kennismakingsgesprek met de portefeuillehouder, wethouder Krabbendam, plaatsgevonden. De gemeente Maastricht heeft u sindsdien mondeling, per e-mail en brief op de hoogte gehouden van de voortgang. In zoverre waren uw belangen bij het verzoek tot nemen van een verkeersbesluit bekend.

Ad 4.

Dat de reconstructie van de Tongerseweg niet tot vermindering van de overlast zou zorgen (zoals u aangeeft), kan op voorhand niet gesteld worden. Zoals aangegeven houdt de reconstructie in dat er meer nadruk komt op lopen, fietsen en verblijven en minder op doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerd verkeer zal naar verwachting het rijgedrag en de snelheid aanpassen als gevolg van een smaller wegprofiel. Het gaat dus niet om verbreding van de weg, want hierdoor zou juist gestimuleerd worden om sneller te rijden, hetgeen niet de bedoeling is. Of de reconstructie van de Tongerseweg het vrachtwagenverkeer zal doen verminderen danwel verplaatsen zal de praktijk moeten uitwijzen. De verwachting is (mede op basis van de uitgevoerde onderzoeken) dat de overlast van omwonenden door (vracht)verkeer minder zal worden als gevolg van de reconstructie.

#### *Kosten reconstructie en participatie*

Voor wat betreft de kosten van de reconstructie wordt het volgende opgemerkt. De gemeenteraad heeft op 8 oktober 2019 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

<sup>3</sup> Voor meer informatie over het geluidisolatieproject: <https://www.gemeentemaastricht.nl/over-maastricht/projecten/stadsbreed/geluidisolatieproject-tongerseweg/>





DATUM  
25 mei 2020

Tongerseweg te verminderen. De doorlooptijd van het ontwerpproces is ongeveer 12 maanden. Bij dit ontwerpproces is een grote rol voor de bewoners voorzien. Allereerst is een buurtpeiling gehouden via een digitale kaart waarop bewoners opmerkingen en wensen kunnen verzamelen. Daarnaast is een brede inspiratiebijeenkomsten georganiseerd voor alle geïnteresseerden en is vervolgens frequent met een werkgroep met enkele bewoners overlegd. Naast deze werkgroep is er ook een klankbordgroep ingericht waarvoor de basisschool, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Politie, gemeente Riemst, AWV, TLN/EVO, vertegenwoordiging voor het landbouwverkeer Cumela en LLtb en provincie Limburg zijn uitgenodigd.

Zodra een ontwerp is uitgewerkt kan een zorgvuldige raming gemaakt worden. Het college zal de gemeenteraad informeren over het resultaat van het ontwerpproces. Afhankelijk van het nog te nemen collegebesluit zal het college de raad verzoeken om met het benodigde budget voor de reconstructie in te stemmen.

Het ontwerpproces verliep tot voor kort voorspoedig. Op maandag 6 april 2020 was een brede informatieavond gepland om het voorkeursontwerp dat is opgesteld met de werkgroep te bespreken met alle betrokkenen. Helaas is door de corona-crisis en de daarmee samenhangende maatregelen die sessie uitgesteld. Hoewel dit hoogstwaarschijnlijk tot vertraging in het ontwerpproces zal leiden, wordt dit zo snel als mogelijk weer opgepakt.

#### *Evaluatie reconstructie*

Voor wat betreft de evaluatie wordt opgemerkt dat 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. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- Ontwikkeling verkeersintensiteit [motorvoertuigen per etmaal]
- Aantal vrachtauto's [vrachtvoertuigen per etmaal]
- Oversteekbaarheid [aantal oversteekmogelijkheden en gemiddelde wachttijd]
- Gereden snelheid verkeer [gemiddeld gemeten snelheden, t85-waarde]
- Verkeersveiligheid statistieken [ongevallenstatistieken]
- Beleving verkeersveiligheid, geluid en trillingsoverlast [enquête]
- Oordeel over kwaliteit en beleving openbare ruimte [enquête]

Het zal dus gaan om kwantitatieve meetbare indicatoren, maar ook subjectieve waarden die bijvoorbeeld door middel van een enquête onder bewoners worden verzameld. De opzet van de evaluatie wordt met de werkgroep en klankbordgroep besproken en waar gewenst aangepast of aangevuld. Bij voorkeur ontstaat consensus over deze doelen. Wanneer blijkt dat een of meerdere beleidsdoelen niet zijn behaald dan zal bekeken worden of het zinvol is aanvullende maatregelen te treffen. De evaluatie zal aldus op zorgvuldige wijze worden doorlopen, hetgeen tijd vergt. Het is derhalve, nog afgezien van de huidige corona-crisis, ook niet mogelijk om dit te versnellen.

#### Ad 5.

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer, een initiatief van de Provincie Limburg, is een verleidingstactiek. In 2010 en 2015 heeft de Provincie Limburg haar Kwaliteitsnet Goederenvervoer geactualiseerd. De Tongerseweg is geen onderdeel van het kwaliteitsnet Goederenvervoer in 2010 en 2015. Het streven is om het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het Kwaliteitsnet te geleiden. Buiten het Kwaliteitsnet blijft het vrachtverkeer gewoon toegestaan. De gedachte achter het Kwaliteitsnet is het faciliteren van vrachtverkeer waar het wenselijk is, maar niet ontmoedigen op overige wegen, zoals de Tongerseweg.

Uit het coalitieakkoord 2018-2022 volgt dat vrachtverkeer uit België dat geen eindbestemming heeft in Maastricht, niet door de stad rijdt. Zoals aangegeven hebben 4 op de 5 vrachtautoritten een herkomst of bestemming in (regio) Maastricht. Op basis van het uitgangspunt in het coalitieakkoord wordt gekomen tot een structurele oplossing voor de langere termijn met vooruitlopend hierop





DATUM  
25 mei 2020

reducerende maatregelen op de korte termijn. Een vrachtwagenverbod blijkt niet expliciet uit het Coalitieakkoord. De reconstructie van de Tongerseweg is een reducerende maatregel.

Ingevolge artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer vermeldt de motivering van het (weigeren van een) verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van Wegenverkeerswet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Op grond van artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt – indien er andere dan de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen in het geding zijn – aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Hieruit volgt dat dus ook andere belangen (zoals van de Belgische overheid) meegenomen dienen te worden bij de belangenafweging. Bovendien is het zo dat de Tongerseweg (Nederland) doorloopt in de Maastricht Maastrichtersteenweg (N79) (België). In het kader van het in stand houden van de (bruikbaarheid van de) weg en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (artikel 2 Wegenverkeerswet) dienen de belangen van de Belgische overheid dan ook wel degelijk meegewogen te worden.

De verschillende analyses/onderzoeken die zijn uitgevoerd en die uitwijzen dat circa 80% van de vrachtautoritten een herkomst of bestemming heeft in (de regio) Maastricht zijn verricht in 2016 en 2017. Recente tellingen van de intensiteit wijzen uit dat het aantal vrachtauto's niet is gewijzigd. Gelet hierop valt niet in te zien dat er een groei van het vrachtverkeer valt te verwachten.

Ad 6.

De Tongerseweg is conform de vigerende wegategorisering van gemeente Maastricht een hoofdonthutingsweg.<sup>4</sup> De weg is onderdeel van de hoofdwegstructuur.<sup>5</sup> Ook in de recent gepubliceerde Omgevingsvisie wordt de Tongerseweg aangeduid als secundaire regionale hoofdweg.<sup>6</sup> In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma (PVVp) heeft provincie Limburg een grensoverschrijdende netwerkvisie voor regionaal verbindende wegen (RVWN) vastgelegd. In die visie is de Tongerseweg als 'regio-onthutende weg' opgenomen.<sup>7</sup> Specifiek is in het PVVp opgenomen dat voor de wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN geen verboden (mogen) gelden voor onder meer vrachtverkeer.

De weg heeft naast een lokale functie ook een substantiële regionale functie. Behalve de onthutening van direct aangelegen 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. Dit is ook terug te zien in het gebruik van de weg. Een telling van het verkeersvolume op de Tongerseweg direct ten westen van het kruispunt met de Javastraat wijst uit dat de intensiteit op de Tongerseweg het afgelopen decennium schommelt rond de 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

<sup>4</sup> Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998, pagina 26

<sup>5</sup> Structuurvisie Maastricht 2030, pagina 14

<sup>6</sup> Omgevingsvisie Maastricht 2040, deel 1, pagina 69

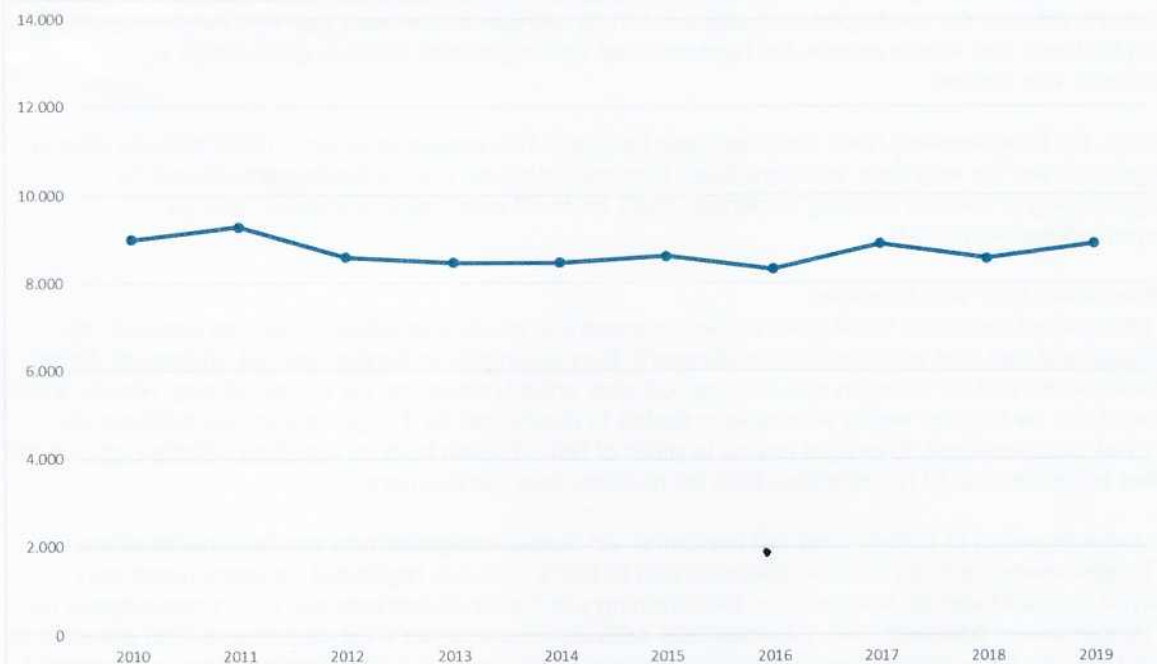
<sup>7</sup> Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014, Provincie Limburg, 12 december 2014





DATUM  
25 mei 2020

Figuur 1: Gemiddelde intensiteit op de Tongerseweg ter hoogte van de Javastraat\*



\*) De intensiteit uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal voor beide richtingen samen. De cijfers zijn gebaseerd op werkdaggemiddelden gedurende vier weken in september, direct ten westen van het kruispunt met Javastraat. Dit betreft tellingen gemaakt door de verkeersregelininstallatie op de Tongerseweg.

Bij een telpunt nabij Tongerseweg nummer 374 in Wolder kan op basis van de lengte van de passerende voertuigen een inschatting gemaakt worden van het aantal vrachtauto's. In tabel 1 is per lengtecategorie de intensiteit weergegeven. De categorie met korte voertuigen (<5,6 meter) bevat voornamelijk personenauto's en daarnaast kleine bestelwagens en motoren. De middelste categorie (5,6 – 12,2 meter) bestaat naast personenauto's met aanhangers, campers, lijnbussen en bestelwagens ook uit vrachtauto's. De langste categorie (vanaf 12,2 meter) bestaat vrijwel uitsluitend uit vrachtauto's, in veel gevallen een trekker met oplegger. Onderstaande tabel is met de gemeenteraad gedeeld ten behoeve van hun besluit op 8 oktober 2019.

Tabel 1: Intensiteiten op Tongerseweg ter hoogte van Wolder\*

Jaar*	Alle voertuigen	< 5,6m	5,6m - 12,2m	> 12,2m
2015	8.733	8.089	372	273
2016	8.504	7.550	708	247
2017	9.138	8.444	396	298
2018	8.851	8.227	375	249
2019**	8.381	7.895	298	188

\*) De intensiteit uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal voor beide richtingen samen. De cijfers zijn gebaseerd op werkdaggemiddelden gedurende vier weken in september door een telpunt, ter hoogte van Tongerseweg nr. 374.

\*\*) Voor 2019 zijn intensiteiten van vier weken in januari/februari gerapporteerd omdat die destijds bij de raadsbehandeling in 2019 nog niet bekend waren.

Het aantal vrachtauto's op de Tongerseweg nabij Wolder schommelt, maar in de jaren 2018 en 2019 na oplevering van grote infrastructuurprojecten als de Koning Willem Alexandertunnel en het Noorderbrugtracé is het aantal vrachtauto's lager dan in voorgaande jaren. Voor wat betreft het door





DATUM  
25 mei 2020

u gestelde dat de tellingen onjuist zijn merken wij op dat alle passerende voertuigen geteld worden en dat vervolgens de voertuigen op basis van lengte worden toebedeeld aan een lengteklassen. Het tellen op basis van lengte en ook het hanteren van de lengtemaat 12,20 is gebruikelijk bij het monitoren van verkeer.

Kortom, de Tongerseweg heeft een regionale functie in het verkeerssysteem. Dit is terug te zien in het gebruik van de weg door vrachtverkeer. Een vrachtverbod 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*

De gemeente Maastricht heeft gelet op het voorgaande, reeds voorafgaand aan uw verzoek, de haalbaarheid van een vrachtverbod onderzocht. Een belangrijk onderdeel van dit onderzoek betrof het inschatten van de effecten van een verbod voor vrachtverkeer op de Tongerseweg. Hierbij is het relevant om na te gaan welke alternatieve routes in plaats van de Tongerseweg beschikbaar zijn voor het vrachtverkeer. Enerzijds om na te gaan of het omrijden leidt tot nadelige effecten op andere routes en anderzijds of het omrijden leidt tot nadelen voor vervoerders.

Om meer te weten te komen over het herkomst- en bestemmingspatroon van het vrachtverkeer op de Tongerseweg, is in 2016 door adviesbureau RHDHV met een regionaal verkeersmodel een analyse gemaakt van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer dat de grensovergang op de Tongerseweg passeert (een zogenaamde 'selected link analyse'). Uit de analyse blijkt dat slechts circa 17% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg een herkomst noch bestemming in Maastricht heeft.<sup>8</sup> Het overige vrachtverkeer, zo'n 83%, heeft wel een herkomst of bestemming in Maastricht (dus 4 op de 5).

Op verzoek van de gemeente Maastricht heeft branchevereniging Transport en Logistiek Nederland (TLN) met hun routeplanner de snelste routes voor vrachtverkeer herleid tussen diverse relevante combinaties van herkomsten en bestemmingen.<sup>9</sup> Op basis van deze analyse concludeert adviesbureau Nordinfra in 2017 dat de Tongerseweg in de praktijk een regionale functie heeft in een gebied dat reikt van Tongeren (B) tot Valkenburg aan de Geul (zie onderstaand figuur 2).<sup>10</sup> Zonder herkomst of bestemming binnen dit gebied is rijden over de Tongerseweg onlogisch. Rijden via andere routes, bijvoorbeeld via de E313 en E314, is namelijk tijdens normale verkeersomstandigheden substantieel sneller en korter.

<sup>8</sup> Zie: Verkeersmaatregelen Maastricht-West, Onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de Leefkwaliteit, 6 december 2016, pagina 23

<sup>9</sup> In de transportsector wordt in de meeste gevallen gebruik gemaakt van routeplanners ontwikkeld voor de logistieke sector. Deze routeplanners zijn het equivalent van de bij automobilisten gangbare software zoals Google Maps of TomTom, en worden gebruikt omdat deze logistiek routeplanner rekening houden met specifieke aspecten, zoals hoogte- en breedtebeperkingen, venstertijden en voor vrachtauto's afwijkende maximumsnelheden.

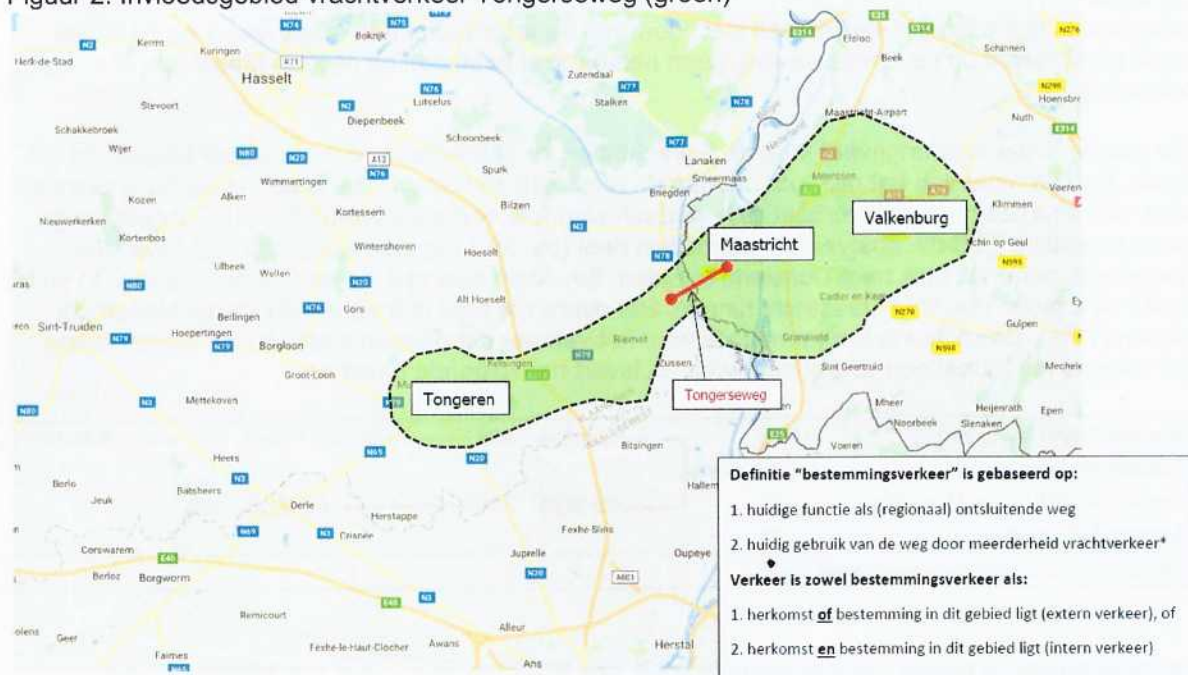
<sup>10</sup> Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West inclusief een analyse van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de wegen in Maastricht-West (juni 2017, Nordinfra), blz 14 t/m 16





DATUM  
25 mei 2020

Figuur 2: Invloedsgebied vrachtverkeer Tongerseweg (groen)



\* Huidig gebruik van de weg gebaseerd op meerdere bronnen: routeplanners, verkeersmodel, visueel HB-onderzoek+ telefonische enquêtes

Om de bevindingen op grond van het verkeersmodel en route-logica te valideren is een telefonische enquête verricht onder vervoerders die zijn gespot op de Maastrichtse wegen. Op grond van kenteken of belettering op het voertuig is niet af te leiden welke herkomst en bestemming het voertuig heeft. Een vervoerder uit het midden van Nederland die op het eerste oog niets te zoeken heeft op de Tongerseweg kan bijvoorbeeld in opdracht van een verlader uit Maastricht rijden. Ook een buitenlands kenteken geeft geen adequaat beeld over de route van het transport. Daarom zijn diverse vervoerders na gebeld en is hen gevraagd waarom ze door Maastricht reden. Ook uit deze telefonische enquête is naar voren gekomen dat verreweg de meeste ritten een herkomst en/of bestemming hebben in de regio. Niet is aan te geven hoeveel en welke bedrijven in Maastricht bevoorrad worden vanuit België. Een verkeersonderzoek geeft hierover ook geen uitsluitel, omdat een (buitenlands) kenteken zoals gezegd niets zegt over de herkomst en/of bestemming van de vrachtauto. Zoals aangegeven blijkt wel dat 80% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg herkomst en/of bestemming heeft in Maastricht of directe omgeving (Tongeren – Valkenburg).

Het college baseert zich op verschillende analyses (Haalbaarheidsonderzoek d.d. juni 2017 (NordInfra)) 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 (zie tabellen hierboven, inzake Verkeersmonitor 2018) van de intensiteiten wijzen uit dat het aantal vrachtauto's niet plots is gewijzigd, waardoor de analyses representatief zijn voor de huidige situatie.

Op basis van de combinatie van uitkomsten van de telefonische enquêtes en de uitgevoerde route-analyses in de TLN-routeplanner, is geconcludeerd dat met een grote mate van zekerheid het overgrote deel van de vrachtwagens dat gebruik maakt van de Maastrichtse wegen lokaal verkeer is en geen logisch routealternatief voorhanden heeft.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West inclusief een analyse van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de wegen in Maastricht-West (juni 2017, Nordinfra), blz 17 t/m 18





DATUM  
25 mei 2020

Op basis van de verschillende analyses concludeert het college dat met een voldoende mate van zekerheid is te stellen dat slechts een klein deel van de vrachtautoritten (ongeveer 1 op de 5) dat wordt afgewikkeld op de Tongerseweg, geen herkomst of bestemming heeft in Maastricht of directe omgeving

Het gevolg is dat voor ongeveer 4 op de 5 vrachtritten de alternatieve route ook door Maastricht zal lopen. Aan de hand van het hiervoor benoemde regionale verkeersmodel is een inschatting gemaakt naar welke routes het vrachtverkeer zich verdeelt wanneer een vrachtverbod op de Tongerseweg wordt ingesteld.<sup>12</sup> Uit die analyse blijkt 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%) en de A2 bij Eijsden (ca. 6%) Maastricht binnen. Het overgrote deel rijdt via de Via Regia Maastricht binnen (79%). De route via Smeermaas is voor het verkeer dat oorspronkelijk op de Tongerseweg zat volgens het model een te grote omweg. Dit levert het volgende beeld op:

Toename Cannerweg (grens)	11%	—	Nobellaan	46%	Aanlanding N'brug	30%	Noorderbrug	15%
Toename Via Regia (grens)	79%		Via Regia	34%	Annalaan	18%		
Toename A2/E25 Eijsden-Maastricht	6%							
Toename E40 Luik-Aken	5%							
<b>Totale toename andere grensovergangen</b>	<b>100%</b>							

Op de 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). Uw veronderstelling dat (een groot deel van) het vrachtverkeer op de Tongerseweg geen relatie heeft met Maastricht en daarom de snelwegen als goed alternatief kunnen (en zouden moeten) gebruiken gaat daarmee niet op.<sup>13</sup>

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.

Ad 7.

Verwezen wordt naar hetgeen onder ad 6 is aangehaald. Zoals reeds aangehaald is het aantal vrachtauto's op de Tongerseweg lager sinds oplevering van de Koning Willem Alexandertunnel. Zoals echter aangegeven heeft de Tongerseweg een regionale functie in het verkeerssysteem, hetgeen terug te zien is in het gebruik van de weg door vrachtverkeer. Een vrachtverbod zou de bruikbaarheid van de Tongerseweg te veel en onnodig beperken zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Aanvullend wordt ten aanzien van de verkeersmonitor opgemerkt 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. Rijkswaterstaat (en spoedig ook de Provincie Limburg) hanteert bijvoorbeeld dezelfde lengteklasse. Voertuigen langer dan 12,20 meter zijn nagenoeg altijd vrachtauto's. Daarmee geeft het aantal voertuigen langer dan 12,20 meter een goede indicatie van de ontwikkeling van het aantal vrachtauto's over de jaren heen. Bij een andere klasse-indeling

<sup>12</sup> Zie: Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West inclusief een analyse van de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de wegen in Maastricht-West (juni 2017, Nordinfra), blz 14 t/m 16





DATUM  
25 mei 2020

worden bijvoorbeeld ook lijnbussen toegeedeeld aan de categorie met lange voertuigen. Er is derhalve geen reden om de indeling in categorieën te wijzigen.

Op basis van een visuele telling schat de gemeente dat ongeveer de helft van middelste lengte klasse een vrachtauto betreft en daarmee het totaal aantal vrachtauto's op de Tongerseweg in januari/februari 2019 ongeveer  $0,5 * 298 + 188 = 337$  vrachtauto's per etmaal (zie tabel 1 onder ad 6). In artikel 1 van het RVV 1990 is de definitie van vrachtauto opgenomen: motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg. Deze definitie gaat niet uit van de lengte van het motorvoertuig, maar van het gewicht. Technisch is het maken van tellingen op basis van gewicht niet mogelijk (pag. 13 rapport NordInfra 2017).

Voor wat betreft het door u gestelde dat er geen tellingen zijn uitgevoerd toen de toevoerweg net over de grens (de Maastrichtersteenweg) bijna een jaar afgesloten was (2016), merken wij op dat dit een tijdelijke situatie in 2016 betrof, hetgeen geen representatieve situatie weergeeft.

Niet valt in te zien dat de tellingen zoals deze gedaan ongeschikt zouden zijn. Overigens merken wij op dat u uw stelling dat de tellingen ongeschikt zouden zijn verder niet onderbouwt/aantoont. Op 4 september 2019 is overleg met u geweest omtrent de tellingen. Er is bij het opstellen van de Verkeersmonitor Maastricht 2018 gebruik gemaakt van tellingen die zijn ingewonnen via lussen. Er is voor deze methode gekozen omdat hiermee over meerdere jaren, op meerdere punten in de stad en gedurende langere periodes metingen zijn gedaan die met terugwerkende kracht vergeleken kunnen worden. Elke methode heeft voor- en nadelen, maar op grond van praktische uitvoerbaarheid, kosten en betrouwbaarheid heeft de gemeente Maastricht voor deze methode gekozen. Dit is overigens in lijn met de keuzes van andere wegbeheerders. Bij brief van 5 september 2019 bent u hierover nader geïnformeerd.

U geeft aan dat het 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 stelling is niet juist. De afsluiting waarna u verwijst was slechts van kracht in één 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, zoals ook zichtbaar is in de tellingen. De tijdelijke situatie in 2016 is daarmee geen goede graadmeter om de door u geponeerde stelling te onderbouwen.

Ad 8.

Zoals in het bestreden besluit vermeld, zijn de alternatieven voor vrachtverkeer onderzocht. Uw stelling dat de verkeersoverlast voor omwonenden langs de alternatieve route onvoldoende onderbouwd is, delen wij niet. Immers niet valt in te zien dat de hinder die omwonenden ondervinden op de Tongerseweg, niet ook door anderen ervaren wordt bij verplaatsing van vrachtverkeer. Dat die omwonenden – zoals u stelt – geen belanghebbenden zouden zijn c.q. geen belang zouden hebben, is onjuist. Verwezen wordt naar hetgeen onder ad 5 is aangehaald. Uit artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer volgt dat ook andere belangen (dus ook belangen van omwonenden van alternatieve routes) meegenomen dienen te worden bij de belangenafweging. Omtrent de door u aangehaalde afdelingsjurisprudentie 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, merken wij op dat in onderhavig geval geen verkeersmaatregel (vrachtwagenverbod) wordt genomen, maar dat er juist voor wordt gekozen voor een reconstructie van de Tongerseweg, om de hinder te beperken. Dat u de vrachtauto's en de hinder niet op de Tongerseweg wilt, maar wilt verplaatsen naar alternatieve routes (met omwonenden), is voor ons geen reden om alsnog een vrachtwagenverbod in te stellen.





DATUM  
25 mei 2020

Het is voorts niet wenselijk – gelet op de doelstellingen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet – om zonder meer binnen de gemeente Maastricht vrachtwagenverboden in te stellen (Haalbaarheidsonderzoek, NordInfra 2017).

Wanneer een vrachtverbod op alle grensovergangen tussen Maastricht en Vlaanderen wordt ingesteld dan kan het vrachtverkeer niet meer op ongewenste parallelle routes door Maastricht rijden, maar zal het vrachtverkeer moeten omrijden via de E313 (Luik – knooppunt Cheratte) of de E314 (Maasmechelen – knooppunt Kerensheide). Dit betekent omrijdafstanden voor vrachtauto's tot circa 25 km. Uitgaande van een gemiddelde rijsnelheid voor vrachtverkeer van 70 km/u betekent dit extra rijtijden tot 22 minuten per rit, wat nadelig is voor de economische belangen van de transporteurs in de omgeving. Dit is ook benadrukt door de belangengroeperingen voor de logistiek en transportsector. Dit nadeel zou kunnen worden verzacht door ontheffingen te verstrekken aan bedrijven die kunnen aantonen dat de bedrijfsvoering nadeel ondervindt als gevolg van het omrijden. Deze aanpak is echter niet aantrekkelijk omdat door het verlenen van ontheffingen het positieve effect van een verbod teniet wordt gedaan.

Voor wat betreft het door u gestelde dat de alternatieve routes meer ruimte geven voor een veilige weginrichting merken wij het volgende op. De route langs de Via Regia, Nobellaan, Noorderbrug heeft inderdaad (in ieder geval voor het Nederlandse deel) een inrichting die beter aansluit op de richtlijnen van het CROW dan de Tongerseweg. Echter, een deel van het verkeer op de Tongerseweg is niet georiënteerd op de Noorderbrug, waardoor een verbod ook zal leiden tot meer verkeer op de St. Annalaan en Hertogsingel waar de weginrichting niet toereikend is. Ook hebben we feitelijk geconstateerd dat het aantal voertuigen op de Nobellaan, zonder een verbod op de Tongerseweg, de afgelopen jaren sterk is gestegen en dat een verdere toename hier ongewenst is. De bewoners van dit stadsdeel melden zich dan ook met klachten bij de gemeente.

Ad 9.

Zoals reeds aangegeven volgt uit het bepaalde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer dat ook andere belangen (dus ook belangen van de Belgische overheid en daarmee Belgische inwoners) meegenomen dienen te worden bij de belangenafweging. Artikel 25, eerste lid van het BABW bepaalt voorts dat bij een verkeersbesluit als gevolg waarvan het verkeer op andere wegen (anders dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft) rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het bevoegde gezag van die andere wegen. Aangezien een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg direct van invloed is voor het verkeer op de Belgische wegen, is de Belgische overheid (los van de vraag wie volgens Belgisch recht als wegbeheerder aan te merken is) op grond van voorgaande als belanghebbende aan te merken. In het bestreden besluit is reeds aangegeven hoe met de Belgische overheid wordt samengewerkt, waardoor op termijn hopelijk het wegennet aan beide zijde van de grens beter op elkaar afgestemd worden.

Voor wat betreft het door u gestelde omtrent de Viapass (tol) merken wij het volgende op. Uit voor- en nametingen op de N78 is niet gebleken dat het vrachtverkeer is toegenomen na invoering van de tol. De telling op de N79 bleek niet representatief, door de eerdergenoemde werkzaamheden in Riemst. Ook de Nederlands Rijksoverheid heeft plannen voor een vrachtwagenheffing (het wetsvoorstel is in behandeling). Op verzoek van gemeente Maastricht heeft de Rijksoverheid onder meer de Tongerseweg toegevoegd aan het tolnetwerk.

Voor wat betreft het Belgische tolsysteem wordt voorts opgemerkt dat uit onderzoek in opdracht van de minister van Infrastructuur en Milieu is gebleken dat de tolheffing nergens tot extra bewegingen van vrachtverkeer zou leiden in Limburg. Het rapport stelt specifiek dat o.a. in Limburg geen logische alternatieve routes naar grote steden als Brussel, Antwerpen, Gent en Luik te vinden zijn waarbij het Belgische wegennet gemeden kan worden (Bron: Memo "Integrale analyse van effecten kilometerheffing voor vrachtverkeer in België op het Nederlandse wegennet", TNO, 2 maart 2017, pag. 12 van het Haalbaarheidsonderzoek, NordInfra).





DATUM  
25 mei 2020

Dat het onderhouden van een goede relatie met Belgische gemeenten niet relevant is, wordt betwist. Immers zowel de gemeente Maastricht alsook de naburige Belgische gemeenten hebben er baat bij om het wegennet zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Het nemen van verkeersmaatregelen (zoals een vrachtwagenverbod) in Maastricht is van invloed op de naburige Belgische gemeenten en vice versa. Het is daarom goed om hier het overleg met elkaar te blijven aangaan, een goede relatie is hiervoor bevorderlijk.

#### *Ten aanzien van de hoorzitting*

Ten aanzien van uw opmerking over het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer merken wij op dat deze ernaar streeft om zoveel mogelijk vrachtverkeer over het Kwaliteitsnet te geleiden. Hierbuiten blijft het vrachtverkeer gewoon toegestaan (zie hetgeen onder ad 5 is aangehaald). Een vrachtwagenverbod voor een deel van de Tongerseweg zou eveneens afbreuk doen aan de belangen als genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Omtrent de belanghebbenden wordt verwezen naar hetgeen onder ad 3, 8 en 9 is aangehaald. Voor wat betreft de tellingen wordt opgemerkt dat niet valt in te zien dat deze tellingen onduidelijk en/of onjuist zouden zijn (zie ook hetgeen onder ad 7 is aangehaald). Elk vorm en manier van verkeerskundig meten en tellen heeft voor- en nadelen.

Voor wat betreft de reconstructie wordt verwezen naar het bestreden besluit (pag. 4). Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een reconstructie. Zoals aangegeven vindt een evaluatie van de reconstructie na afloop plaats. Indien nodig zal worden bekeken of aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden.

Hetgeen over het tractorverkeer/landbouwverkeer is aangehaald is – zoals u zelf ook al aangaf tijdens de hoorzitting – geen onderdeel van onderhavige procedure, maar wordt desalniettemin intern teruggekoppeld. Ambtshalve kan hierover het volgende worden medegedeeld. Het landbouwverkeer op de Tongerseweg heeft overigens de aandacht in het lopende ontwerpproces. Met vertegenwoordiging van deze branche wordt onderzocht welke invloed de alternatieve inrichting heeft op de toegankelijkheid van het landbouwverkeer en het rijgedrag van deze en andere verkeersdeelnemers.

#### *Ten aanzien van uw e-mailbericht d.d. 13 mei 2020*

In uw e-mailbericht van 13 mei 2020 stelt u dat zich nieuwe feiten voordoen en verzoekt u de gemeente Maastricht om deze feiten te betrekken bij te nemen beslissing op het bezwaar inzake het afgewezen verzoek om een vrachtwagenverbod. U formuleert acht beweringen op basis van nieuwe feiten die volgens u aan de orde zouden zijn. Hieronder geven wij deze samengevat weer alsmede onze reactie hierop.

- U stelt dat het projectbudget niet toereikend is en dat dit zal leiden tot het vervallen van de reconstructie en dus het alternatief voor een vrachtwagenverbod.

*Reactie:* Het ontwerp en de bijbehorende raming zijn nog niet gereed en ook nog volop in beweging. Er zijn nog veel keuzes te maken. Of het projectbudget ontoereikend is, is dus nog niet vast te stellen. Bovendien zal in geval van een overschrijding van het budget gezocht worden naar alternatieve financieringsmogelijkheden.

- U stelt dat geen 30 km-zone wordt ingericht, terwijl dit zeer wenselijk is.

*Reactie:* Zoals hiervoor aangegeven is het ontwerp nog niet afgerond en is het verlagen van de maximumsnelheid tot 30 km/uur op (een deel van) de Tongerseweg niet uitgesloten.





DATUM  
25 mei 2020

- U stelt dat het ontwerpproces definitief heeft bevestigd dat te veel concessies zullen moeten worden gedaan aan de verkeersveiligheid, ook qua fiets- en voetgangersveiligheid.  
*Reactie:* Zoals hiervoor aangegeven is het ontwerp nog niet afgerond en is verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers een belangrijk thema daarbij.
  
- U stelt dat in de ontwerpen die de eindstreep halen voetpaden ontbreken, waardoor het wegdeel in de volle lengte niet toegankelijk is voor gehandicapten.  
*Reactie:* Zoals hiervoor aangegeven is het ontwerp nog niet afgerond. Het is wel degelijk de ambitie om trottoirs te realiseren waar mogelijk. Daar waar dit niet kan zal worden gezorgd voor een verantwoord alternatief voor voetgangers (inclusief rolstoelgebruikers).
  
- U stelt dat het geluidsisolatieproject van het Rijk door ons toedoen dreigt stil te vallen.  
*Reactie:* U doelt hier waarschijnlijk op de Rijksfinanciering van het geluidsisolatieproject en op het risico dat als gevolg van de reconstructie, bijvoorbeeld door het verlagen van de maximumsnelheid, de geluidbelasting op de woningen afneemt en het Rijk om die reden de subsidiemogelijkheden zal intrekken. Wij zijn ons bewust van dit risico en hebben daarom in kaart gebracht om welke woningen het in potentie gaat en zullen met de desbetreffende bewoners en het Rijk overleg voeren en de mogelijkheden bespreken. De reeds ingezette procedure in het geluidsisolatieproject blijft doorlopen.
  
- U stelt dat de voorbereiding van het plan nu al vertraging heeft opgelopen en daardoor de alternatieve oplossing niet tijdig beschikbaar is.  
*Reactie:* Op dit moment koersen wij nog steeds – conform planning – op start realisatie in het voorjaar 2021. Ook als onverhoopt toch vertraging ontstaat, bijvoorbeeld als gevolg van de maatregelen naar aanleiding van het coronavirus (COVID-19), brengt dit in onze ogen een goede oplossing binnen redelijk termijn niet in gevaar.
  
- U stelt dat in de huidige omstandigheden het niet mogelijk is bruikbare verkeerstellingen te doen en u betwist de verkeerscijfers die wij hanteren. U stelt dat nooit een correcte nulmeting heeft plaatsgevonden en deze nu dus ook niet meer zal gebeuren.  
*Reactie:* Als gevolg van het coronavirus wijken de verkeersaantallen af omdat bijvoorbeeld de grenzen tijdelijk gesloten zijn. Maar zoals aan u medegedeeld maken wij gebruik van permanente telpunten en kunnen wij de situatie op de Tongerseweg en andere wegen in Maastricht in beeld brengen voor het coronavirus, tijdens het coronavirus en ook in de toekomst. Dit geeft ons voldoende mogelijkheden om een adequate inschatting te maken van het effect van reconstructie op de Tongerseweg.
  
- U constateert dat onlangs met een robot ondergronds gezocht werd naar een lekkage in het hoofdriool onder de Tongerseweg en waarschuwt voor een zoveelste financiële tegenvaller die de reconstructie nóg onwaarschijnlijker maakt.  
*Reactie:* het onderzoek naar het riool is ingesteld om de kans te verkleinen dat we onverhoopt kort na de reconstructie door problemen met het riool genoodzaakt worden de nieuwe weg open te breken. Eventuele kosten die gemaakt moeten worden om problemen die uit het lopende onderzoek naar voren komen op te lossen, zullen worden gefinancierd uit het voor het beheer en onderhoud beschikbare budget.

#### *Samenvattend*

Wij hebben dan ook besloten:

1. Het bezwaar ontvankelijk en ongegrond te verklaren;
2. Het bestreden besluit (weigering verkeersbesluit te nemen inhoudende een vrachtwagenverbod aan de Tongerseweg) onder aanvulling van de motivering zoals verwoord in deze beslissing op bezwaar in stand te laten.





DATUM  
25 mei 2020

Hoogachtend,  
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,  
Wethouder Krabbendam,  
voor deze,

*i.o. Oköhlen*

mr. M.C.W. Ploum  
Jurist Beleid & Juridische zaken

#### Beroepsclausule

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden binnen 6 weken na bekendmaking beroep instellen bij de rechtbank Limburg, bestuursrecht, Postbus 950 6040 AZ Roermond.

Ingevolge artikel 6:5 Algemene wet bestuursrecht dient het beroepschrift te worden ondertekend en dient het tenminste te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- d. de gronden van het beroep.

Ingeval een dergelijk beroepschrift wordt ingediend, is op grond van artikel 8:41 van de Algemene wet bestuursrecht een griffierecht verschuldigd.

Indien tegen een besluit beroep bij de rechtbank Limburg is ingesteld, kan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg, bestuursrecht, worden verzocht een voorlopige voorziening te treffen, zulks ingeval onverwijld spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

De verzoeker om voorlopige voorziening is op grond van artikel 8:82, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht een griffierecht verschuldigd.

U kunt ook digitaal beroep en/of 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.