

Geachte raadscommissie, raadsleden,

Morgen heeft u de kans om met de makers van het rapport van Nordinfra te spreken. Ook wij als bewoners langs de Tongerseweg hebben wel wat vragen over het rapport. We hopen dat het mogelijk is dat u de vragen van ons tijdens de bijeenkomst aan de orde stelt.

Inhoudelijk:

- 1) Het rapport geeft aan dat de Tongerseweg niet geschikt is voor vrachtverkeer, waarom gaat u dan niet voor een vrachtverbod? Temeer daar het Kwaliteitsnet Goederenvervoer van de Provincie in 2015 is geactualiseerd en daar juist is opgenomen dat: "behalve de A2 zijn er in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer geen doorgaande routes voor vrachtauto's in Maastricht. **In deze nieuwe netwerkgedachte wordt vrachtverkeer met herkomst of bestemming Maastricht verleid via de A2 te rijden.**" (Pag. 11)
- 2) Het onderzoek richt zich vooral op de transporteurs. De bewoners worden nergens in het rapport bevroegd. Wat wij bovendien echt missen is een onderzoek naar de **geluidsbelasting** binnen de huizen. Er ligt nu een trillingsonderzoek en een verkeersonderzoek, maar blijft de geluidsbelasting wel binnen de normen?
- 3) U zou ook kunnen adviseren om een pilot in te stellen voor een vrachtverbod op de Tongerseweg in navolging van Landgraaf. De ervaring daar is dat het wel degelijk tot een goed resultaat leidt. Pag 40
- 4) Tolheffing op de N2 van Hasselt via Bilzen naar de Via Regia dat betekent in de praktijk meer vrachtvervoer Tongerseweg. De Belgische overheid legt maatregel mbt tolheffing ook niet eerst voor aan Maastricht, dus waarom zou België omgekeerd wel toestemming moeten geven voor een vrachtverbod? Pag. 11.
- 5) Is de **tolheffing** in België ook niet juist een goede reden voor een **vrachtverbod voor Maastricht-West**? Zo dwing je immers iedereen de snelweg te nemen. Dat wat toch juist wat we met z'n allen wilden toen we de tunnel bouwden?
- 6) In het onderzoek worden niet de ervaringen van het jaar 2016 meegenomen. Dit terwijl de Maastrichtersteenweg toen was afgesloten. Navraag bij de gemeente heeft geleerd dat er toen geen klachten zijn gekomen van andere straten. Dit zou een goede graadmeter kunnen zijn om een vrachtverbod in te stellen omdat het **waterbedeffect** naar andere wegen niet is bewezen. Wij zouden dan ook graag zien dat u de stelling op pagina 32 (waar u wel spreekt over een waterbedeffect) nader onderbouwt.
- 7) Het rapport doet 2 belangrijke stellingen, die verder weinig focus krijgen in de afweging om het vrachtverkeer te gaan weren:

* Blz 17: De Tongerseweg heeft daarmee van de Maastrichtse grensoverschrijdende wegen het diepste achterland in België!

* Blz 14: Vrachtverkeer Maastricht wordt ook nog in regio Aken gezien!

Dit klopt met het beeld wat wij ook zien als we naar de opschriften en kentekens van de vrachtwagens kijken. Indien men zich richt op dit probleem en verhelpt, dan zouden we wellicht meer dan 75% reductie krijgen indien de Noorderbrugtracé eindelijk eens haar rol gaat vervullen waarvoor ze bedoeld is. Vrachtverkeer tussen de industriën van Nederland en België kun je niet weren uit Maastricht West (daarop lijkt het gehele rapport uiteindelijk gefocussed), maar zal toch via N2 moeten gaan. En dat is nu ook precies wat de Provincie Limburg heeft voorgesteld in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (pag. 11).

Technische vragen:

- 1) Het rapport spreekt van bestemmingsverkeer, wat is in deze de precieze definitie van bestemmingsverkeer? Hetzelfde geldt voor definitie van lokaal verkeer. Wat wordt daar eigenlijk precies mee bedoeld?
- 8) Waarom heeft Nordinfra niet zelf observaties uitgevoerd langs de Tongerseweg?
- 9) In het rapport worden alleen 40 tonners vermeld, hoe zit het met de hoeveelheid 3,5 tonners en ander vrachtverkeer? En hoe zit het met het landbouwverkeer? Zijn daar ook cijfers over?
- 10) Waar komen de data/gegevens in dit rapport vandaan, wat is de bron? Wat is de datum?
- 11) Op pagina 12 wordt onder 2.4 een vergelijking gemaakt tussen de verschillende verkeersbewegingen op de 5 wegen in west. Uit de telling blijkt echter dat op zeer verschillende tijdstippen is gemeten: telling Bosscherweg maart 2016, Tongerseweg jan/feb. 2017, Via Regia en Cannerweg mei 2017. Hoe kun je nu op deze manier gegevens met elkaar vergelijken? Dat is toch appels met peren vergelijken?
- 12) Welk verkeersmodel wordt bedoeld op pagina 14 van het rapport?
- 13) Hoe kan het dat het merendeel van het vrachtverkeer volgens het verkeersmodel zowel in Aken op de weg gezien wordt als in Maastricht achterblijven. Zie pagina 14. *Verdere toelichting:* het gaat volgens het verkeersmodel om circa 17% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg dat herkomst noch bestemming in Maastricht heeft, dus de overgrote meerderheid wel. Dit is in tegenspraak met het vrachtverkeer volgens het verkeersmodel zowel in Aken op de weg gezien wordt als in Maastricht achterblijven. Hoe zit dit nu precies in elkaar?
- 14) De Brusselseweg wordt uit het RVWN genomen. Het kan schijnbaar dus wel om de weg een andere functie te geven. De logica lijkt toch te zijn dat andere wegen vervolgens zwaarder worden belast met vrachtverkeer (zie pagina 8)
- 15) Men verwacht geen groei vrachtverkeer echter andere bronnen vermelden dat er wel degelijk groei zal zijn de komende jaren. Pagina 14.
- 16) Het Verkeersmodel zegt dat er weinig relatie is met A2. Hoe is dit gemeten? Eigen ervaring zegt namelijk iets anders. Pagina 14
- 17) De bedrijven op pagina 17 nemen in totaal ca. 25% van alle vrachtwagenbewegingen op deze wegen voor hun rekening (161 van de 664 stadsinkomende bewegingen in twee dagen). Het overige rapport richt zich vooral op de impact van deze bedrijven als mogelijk gedupeerden. Hoe zit het met de overige 75%?
- 18) Het merendeel van het vrachtverkeer op pagina 17 heeft bestemming Beatrixhaven, Glasfabriek, Sappi e.d. die zich allemaal in de omgeving van de Noorderbrug bevinden. Deze vrachtwagens zouden na completering Noorderbrug, het beste route uit richting Tongeren of Lanaken N2 (Via Regia Route) rijden.
- 19) Alternatieve route bestaat niet wordt gezegd omdat de transporteur niet die 22 minuten wil omrijden. Dat is toch geen echt inhoudelijk argument Pag. 18
- 20) Alle overige transporteurs (en dat zijn er vele tientallen) worden niet meegenomen in dit verhaal. Zij maken ook de afsteek van 22 minuten op misschien wel een reistijd van 20 uur. Zij zouden ondervertegenwoordigd zijn? Hoe heeft u dit vastgesteld? Wij zien namelijk iets heel anders als er hier files voor de deur staan is 70% internationaal met een buitenlands kenteken? Pag. 22.