

Vragen GroenLinks met antwoorden

**1. Belangrijke vraag betreft de definitie van bestemmingsverkeer. Er wordt niet duidelijk wat daar nu precies mee wordt bedoeld. Graag zie ik een nadere detaillering naar bestemmingen in de directe omgeving van de Tongerseweg (b.v. de Bankastraat), overige bestemmingen in Maastricht-West (m.n. bedrijventerreinen zoals Bosscherveld), bestemmingen in Maastricht ten oosten van de Maas (zoals Beatrixhaven, MECC, etc.), regionale bestemmingen in de periferie van Maastricht (zoals Meerssen, Valkenburg, Cadier&Keer, etc.). Wanneer noemt u iets doorgaand, als Heerlen, Aken of Keulen de bestemming is?**

Deze definitie zal tijdens de presentatie worden verduidelijkt aan de hand van een gebiedsafbakening op een kaart (zie sheet 11 en 12).

**2. Tweede vraag betreft het tellen van vrachtverkeer en de bestemmingen waar het gaat over vrachtwagens met een buitenlands kenteken. Er vanuit gaand dat deze categorie een relevant percentage vormt van het vrachtverkeer in Maastricht-West, is het noodzakelijk meer inzicht te krijgen over de aantallen en de precieze bestemmingen, zoals onder vraag 1 beschreven. Een blinde vlek van hoeveel procent haalt uw hele analyse onderuit.**

Bij het tellen van vrachtverkeer en het beschouwen van de Herkomst-Bestemmingspatronen hebben wij alle vrachtauto's meegenomen. Zowel met een Nederlands als buitenlands kenteken. Het kenteken is tegenwoordig immers niet meer relevant voor het achterhalen van herkomst/bestemming, omdat ook buitenlandse vrachtwagens regionale/ lokale bedrijven als klant (en dus herkomst/bestemming) kunnen hebben.

Het aantal bevroegde ondernemingen bedraagt 18. Deze bedrijven nemen in totaal ca. 25% van alle vrachtwagenbewegingen op deze wegen voor hun rekening (161 van de 664 stadsinkomende bewegingen in twee dagen). Het betreft hier bedrijven die tijdens de 2 monitoringsdagen meer dan 5 vrachtwagenbewegingen via de bekeken invalswegen lieten gaan. De overige (niet benaderde bedrijven) hadden dus allemaal 5 of minder bewegingen tijdens die 2 dagen.

**3. Pag. 6, projectaanpak: welke rol geeft u een analyse op regionaal niveau in dit verhaal? Wat is voor u de regio? De driehoek Tongeren, Hasselt, Maastricht?**

Aangezien de Tongerseweg een regionale functie vervult, is "de regio" ook het referentiekader. Als regio geldt globaal het gebied Tongeren-Maastricht-Valkenburg/Margraten.

**4. Het kaartje op pagina 7 is verouderd: hier staat de oude aanlanding van de Noorderbrug nog ingetekend. De veranderingen als gevolg van de nieuwe aanlanding dienen in het rapport verwerkt te worden. Kunt u dit toelichten?**

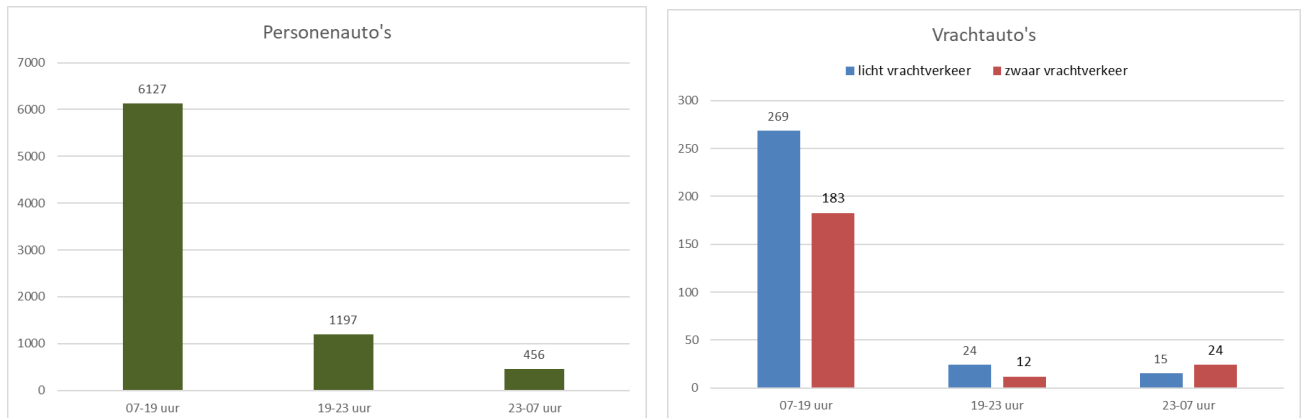
Op het kaartje staat de nieuwe aanlanding en de route via de Belvédèrelaan gestippeld ingetekend. De veranderingen a.g.v. hiervan zijn reeds in het rapport verwerkt. Er is hiervoor gebruik gemaakt van toekomstprognoses uit een verkeersmodel, waarin de nieuwe infrastructuur is opgenomen.

**5. Pag. 8, 2.2, 2e alinea: hier wordt beschreven dat men met minder dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal dient te rekenen. Relevant is te weten hoe dat aantal over de dag verdeeld is, spitsuren en nachten zijn relevant om te weten.**

Met de bewuste passage in de rapportage wordt bedoeld dat dit type wegen doorgaans minder dan 10.000 voertuigen per etmaal verwerkt. Dat geldt ook op de Tongerseweg (gemiddeld 8.300

voertuigen/etmaal gedurende meetperiode in januari en februari van dit jaar, excl. de weken met feestdagen).

Er is echter ook specifiek inzicht in de verdeling over het etmaal. Verderop in de rapportage wordt bijvoorbeeld ook op de nachtintensiteiten ingegaan. Ter informatie zijn hieronder twee grafieken toegevoegd met de verdeling van personenauto's en vrachtauto's op de Tongerseweg over de dag, avond en nachtperiode tijdens de genoemde meetperiode begin 2017.



**6. Pag. 11, kwaliteitsnet goederenvervoer: als bewust geen grensoverschrijdende routes in Maastricht-West worden beschreven, roept dat twee vragen op: Wat zijn de mogelijkheden om transit vrachtvervoer aan voorkeursroutes te binden en wat zijn de mogelijkheden om transit vrachtvervoer te verbieden? Graag een toelichting op het onderwerp "Kwaliteitsnet Goederenvervoer".**

Om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren heeft de Provincie Limburg in samenwerking met gemeenten (wegbeheerders) en georganiseerd bedrijfsleven (TLN, EVO, ROVL, VVN) het kwaliteitsnet goederenvervoer opgesteld. Dit is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra (bedrijventerreinen en stadscentra) waarover vrachtverkeer op verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld. Het Kwaliteitsnet heeft een dussdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk moet zijn zich te verplaatsen over dit netwerk. Dit kan concreet bewerkstelligd worden door wegen die onderdeel uitmaken van het Kwaliteitsnet dussdanig vorm te geven dat vrachtverkeer er op een goede wijze gebruik hiervan kan maken (o.a. ruime boogstralen, geen verkeersbelemmerende voorzieningen zoals drempels, groene golven bij verkeerslichten, etc.). Het kwaliteitsnet biedt echter geen kader voor het verbieden van vrachtverkeer op de overige wegen. Het kwaliteitsnet is in wezen een verleidingstactiek.

**7. Pag.11, zachte knip Lanaken. Blijkbaar hebben de Belgische autoriteiten hier zelf geen moeite met het belemmeren van transit vrachtverkeer. Hierdoor wordt een verdere ontwikkeling van de Belvedere route feitelijk geblokkeerd. Kunt u toelichten hoe zich dit verhoudt tot de mogelijkheden om in NL op de Tongerseweg een "zachte knip" te realiseren? En de perspectieven om de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug serieus uit te werken?**

Het is ook in het belang van de Vlaamse autoriteiten om geen transit vrachtverkeer door de grensdorpen te laten gaan. Hiermee is dit dus een gedeeld belang van België en Nederland. Het resultaat van de overleggen die tot nu toe hebben plaatsgevonden is dan ook de afspraak om het transit vrachtverkeer niet uit te nodigen om via Maastricht en de grensdorpen te laten lopen, hetgeen ook zo vertaald is in het nieuwe provinciale kwaliteitsnet goederenvervoer. Concreet kunnen zowel de Nederlandse als Vlaamse autoriteiten hier invulling aan geven door knips aan te

brengen op de grensoverschrijdende routes, zoals de Tongerseweg (NL) of bij Smeermaas (BE). Overigens komt deze laatste knip pas in beeld op het moment dat een nieuwe verbinding over het nieuwe bedrijventerrein bij Smeermaas wordt aangelegd.

Een "knip" op de Tongerseweg voor vrachtverkeer kan feitelijk alleen bereikt worden door het invoeren van een vrachtwagenverbod. Het overige verkeer kan dan blijven doorgaan via deze weg. De (on)mogelijkheden hiervan worden verder in de rapportage besproken.

De effecten van de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug zijn reeds in het verkeersmodel (en dus in de rapportage) meegenomen (zie ook antwoord op vraag 4).

**8. Pag. 12: Tolheffing en gevolgen: kunt u toelichten waar de conclusie dat er geen toename is als gevolg van tolheffing op gebaseerd is? Wordt hier louter obv van model analyses gewerkt of zijn er meet gegevens uit het veld voorhanden?**

Het betrof hier een door TNO uitgevoerd onderzoek. Gebaseerd op meetgegevens op diverse Zuid-Nederlandse wegen, maar niet specifiek voor de gemeentelijke Maastrichtse grensoverschrijdende wegen.

Voorafgaand aan de invoering heeft de Vlaamse overheid een nulmeting uitgevoerd, zodat achteraf de effecten van tolheffing inzichtelijk gemaakt kunnen worden.

De tolheffing is echter ingevoerd ten tijde van de langdurige afsluiting van de N79 t.b.v. werkzaamheden in Riemst. Daarom is er nu geen goed beeld voor van de effecten van tolheffing op de Tongerseweg.

Indien na een toekomstige 1-meting blijkt dat substantieel meer vrachtverkeer via de N79 en Tongerseweg is gaan rijden, ligt hier wellicht ruimte om de Vlaamse overheid te verzoeken om ook tolheffing in te voeren op de N79 (net zoals op de N2 tussen Bilzen en Maastricht).

**9 Pag. 13, onderaan / cursief: U vergelijkt met Landgraaf. Maakt u bij "dit type ontsluitingswegen" enig onderscheid naar de intensiviteit van bewoning langs deze wegen. Zo nee, waarom niet?**

In de Grensstraat in Landgraaf is ook sprake van lintbebouwing en een mix van (zeer) dicht op de rijbaan staande woningen en enigszins van de rijbaan afstaande woningen. Dat is op de Tongerseweg ook het geval.

**10. Pag. 14, onderaan / cursief: 17% transit is toch écht meer dan een beetje. Waarom stelt u dan toch dat de overgrote meerderheid wél bestemmingsverkeer is? Bovendien ontbreekt ook hier een relevante detaillering van bestemmingsverkeer (zie vraag 1) en valt op dat verkeer tot in de regio Aken op de snelweg wordt teruggevonden. Mag hieruit geconcludeerd worden dat vooral Oost-West v.v. transitverkeer een route door Maastricht kiest? Als dat zo is, welke maatregelen zijn dan te overwegen om deze categorie uit de stad te weren?**

Het rapport spreekt over overgrote meerderheid (83%) van het vrachtverkeer dat geen transitverkeer is. De definitie van bestemmingsverkeer zal tijdens de presentatie worden verduidelijkt aan de hand van een gebiedsafbakening op een kaart. (zie sheet 11 en 12).

Het transit vrachtverkeer dat er rijdt is inderdaad vooral oost-westverkeer.

De te overwegen maatregel is een (nachtelijk) vrachtwagenverbod, dit komt verderop in het rapport nader aan de orde.

**11. Pag. 18, cursief deel: Ook hier blijft de vraag wat nu eigenlijk lokaal verkeer is. "Bankastraat" is toch echt een ander verhaal dan een bedrijventerrein elders in de stad, zeker als die goed bereikbaar zijn langs andere routes, zoals de A2 of via Belvédèrelaan. Graag een toelichting.**

Ook bedrijventerreinen elders in de stad worden gezien als lokale bestemming, gelet op de huidige regionale functie van de Tongerseweg (zoals ENCI, bedrijventerrein Maastricht-Eijsden, De Breijnder Margraten, etc.).

**12. Pag. 21, 3.1: Dit roept als vragen op: Zijn voorkeursroutes mogelijk? Welke rol heeft de Via Regia route irt tot de vernieuwde aanlanding van de Noorderbrug?**

De verwachting is dat, in geval van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg, de hoeveelheid vrachtverkeer met name op de route Via Regia - Nobellaan – Fagotstraat zal toenemen, omdat dit het meest logische alternatief voor de Tongerseweg is.

Ten opzichte van de Tongerseweg liggen er minder woningen en liggen de woningen over het algemeen op grotere afstand van de weg. Bovendien zijn de Nobellaan en Fagotstraat onlangs gereconstrueerd, waarbij een middenberm en vrij liggende fietspaden zijn aangelegd. Dit bredere en duurzaam veilige wegprofiel is daardoor objectief gezien geschikter om op een veilige manier vrachtverkeer af te wikkelen. Hierbij speelt dat de Nobellaan en Fagotstraat – los van een eventueel vrachtverbod - als gevolg van de verlegging van de Noorderbrug te maken gaan hebben met een toename van het vrachtverkeer.

**13. Pag. 22, alinea "De N671....": Hier geeft u feitelijk aan dat de Belgische regio niet beschikt over een wegennet dat geschikt is voor vrachtvervoer (doorkruisen kernen, aanliggende woningen, fietsstroken). Dit onderstreept wellicht de noodzaak om de gehele regionale infrastructuur in samenhang te beschouwen en op een betere toekomst voor te bereiden? Waarom concludeert u niet dat hier structureel overleg in de gehele regio geboden is?**

Overleg met de Vlaamse partijen is er al (geweest), waarbij landsgrensoverschrijdend is nagedacht. De gemeente Maastricht heeft in deze kwestie tot nu toe ook rekening gehouden met Belgische belangen, mede daarom stelt het college ook geen vrachtverbod voor. Op die manier is de consensus met Vlaanderen bereikt.

De N671 is in het rapport specifiek benoemd, omdat deze i.g.v. een vrachtverbod in Maastricht voor een deel van het verkeer een alternatieve route wordt. Daarmee is in het rapport echter niet gesteld dat de gehele Belgische regio niet beschikt over een wegennet dat niet geschikt is voor vrachtverkeer. De gemeente Maastricht gaat niet over de kwaliteit van het Vlaamse wegennet. Vanuit die optiek zijn wij ook niet van mening dat het niet geschikt is voor de afwikkeling van vrachtverkeer.

Als een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of andere Maastrichtse wegen wordt ingevoerd, dan verschuift het vrachtverkeer echter naar andere wegen in Vlaanderen, mogelijk ontstaat daar dan een probleem met de leefbaarheid en/of verkeersveiligheid. Een vrachtverbod op Tongerseweg zou daarom opnieuw tot een evenwicht moeten leiden waarvoor nieuw overleg met Vlaanderen nodig is.

**14. Pag. 25, 3.3, nachtelijk verbod: Kunt u dit nader toelichten? M.n. de constatering dat slechts 2 bedrijven écht geraakt worden, geeft aan dat het economisch effect beperkt is. Wat zijn de mogelijkheden tot handhaving dmv cameraherkenning?**

Uit de geïnterviewde bedrijven bleken inderdaad slechts 2 bedrijven “geraakt” te worden door een nachtelijk vrachtverbod. Overigens kunnen er ook nog overige (niet-geïnterviewde) bedrijven hiervan nadelen ondervinden, echter rijden deze niet zo veelvuldig over de grensoverschrijdende wegen als de wel geïnterviewde bedrijven. Kortom: dat is een overweging om tot een nachtelijk verbod over te gaan. Camerahandhaving is in dat geval een duidelijke wens.

**15. Pag. 26, maaskruisend verkeer: Waarom trekt u niet de conclusie dat voor Maaskruisend verkeer omrijden over de A2 de aangewezen weg is? Overweegt u daarbij een route via N671 en N602 naar de A2? Omrijden via Cheratte lijkt dan niet echt nodig**

Het betreft in dat geval geen 1 op 1 vastgestelde omrijroute. Alternatieve routes ontstaan in dat geval immers zowel noordelijk als zuidelijk van de stad en dan ook nog in verschillende varianten: via de snelweg c.q. via binnenwegen. De omrijbewegingen zijn uiteindelijk afhankelijk van:

1. de omvang van het vrachtverbod (alleen Tongerseweg of ook andere Maastrichtse grensovergangen)
2. de precieze herkomst en bestemming van het vrachtverkeer.

Voor een deel zal inderdaad de route via N671 en N602 naar de A2 dan het meest logische alternatief worden. Maar voor een deel ook niet.

**16. Pag. 27, laatste bullet: Beperkte of geen gevolgen voor de betrokken bedrijven.... Mag hieruit de conclusie worden getrokken dat er geen groot economisch belang aan de orde is in deze afweging (nachtelijk verbod)?**

Op basis van de uitgevoerde interviews, die in onze ogen representatief zijn, durven wij dat te stellen. Echter zoals gezegd kunnen er in theorie ook nog In specifieke gevallen andere bedrijven zijn die 's nachts gebruik maken van de Tongerseweg, waarvoor deze weg wel een groot economisch belang heeft. Dit zal dan moeten blijken uit de zienswijzen/inspraak na invoering van het verkeersbesluit in geval een dergelijke maatregel wordt doorgevoerd.