



Aan: Het college van burgemeester en wethouders  
Betreft: Artikel 48 vragen inzake luchtkwaliteit Maastricht

Maastricht 24 juni 2016

Hoewel na opening van de A2-tunnel de luchtkwaliteit beter wordt als gevolg van het doorrijden verkeer, zijn er ter hoogte van de noordelijke- en zuidelijke tunnelmond bewoners die zorgen hebben dat de luchtkwaliteit onvoldoende verbetert en gezondheidsrisico's aanwezig blijven.

Ook zijn er zorgen over de luchtkwaliteit boven de tunnel als gevolg van bouwverkeer. Zo zijn er geluiden dat de laatste twee jaar een toename is van luchtwegklachten in de aangrenzende delen van Wijckertoegangspaal en Witte Vrouwenveld.

Tijdens de stadsronde van 29 maart jl. is aangegeven dat de venstertijden van de toeleverende diensten in de binnenstad wordt overtreden. Zo wordt de toegangspaal geopend door simpelweg bij een ondernemer gevestigd in de nabijheid daarvan de sleutel te halen en wordt de toegangspaal geopend. Daarnaast is geconstateerd dat gehandhaafd wordt op fietsers, maar niet op draaiende motoren.

Er zijn nogal wat klachten over vrachtverkeer over onder andere de Tongerense weg. Dit zou vooral sluipverkeer zijn.

Daarom heeft de SP de volgende vragen:

1. Bij de bijeenkomst Frontamoer in maart jl. werd een groene wand bestaande uit inheemse planten (varens) gepresenteerd waarbij werd opgemerkt dat deze ook fijn stof afvangt. Wat vind u van het idee om bij alle A2 tunnelmonden aan beide zijden van de weg een dergelijke groene wand te plaatsen? Wat is de effectiviteit op de hoeveelheid fijn stof bij de tunnelmonden?
2. Bovenop de A2-tunnel is voorzien in een parkachtige omgeving door onder andere de aanplant van ondiep wortelende bomen zoals zilverlindes. Ter plaatse van het gebied tussen de Voltastraat, Noormannenstraat en N2 bevindt zich een braak liggend terrein met veel jonge bomen; hier is cadeautje van de natuur voor de groene loper. In hoeverre kan dit bos in wording blijven gehandhaafd?
3. Bij 80km/uur is de verbanding van de automotor het beste en dan is de uitstoot van fijn stof het minste. In het ontwerp van de tunnel wordt een maximum snelheid voorgesteld van 80km/uur bij plaatselijk verkeer en 100km/uur bij doorgaand verkeer. Echter, zonder controle zullen vele auto's te

hard rijden. Is het mogelijk om een trajectcontrole in te stellen ter plaatse van de A2-tunnel?

4. Vindt na openstelling tunnel ter plaatse van beide tunnelmonden een controle plaats van de luchtkwaliteit? Zo ja, hoe en waar precies? En wat gebeurt er als de luchtkwaliteit wordt overschreden?
5. Bent u op de hoogte van een toename van luchtwegklachten als gevolg van bouwverkeer in de straten grenzende aan de A2 tunnel? Wordt de lucht op dit moment gemeten bovenop de A2-tunnel? Indien nee, waarom niet? Bent u van plan dit alsnog te doen en indien ja, wanneer? En hoe zit dit bij bouwprojecten zoals de aanlanding Noorderbrug?
6. Welke euronorm van het bouwverkeer wordt gebruikt bij werkzaamheden op en bij de A2-tunnel? En hoe zit dit bij bouwprojecten zoals de aanlanding Noorderbrug?
7. Wordt er inmiddels gehandhaafd op de venstertijden toeleveranciers binnenstad? Wat is het resultaat hiervan?
8. Is het u bekend dat ondernemers de sleutel hebben van de toegangspaaltes? Wat gaat u hiertegen doen?

Marcel Bonder  
SP