



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van SP
de heer J.M. van Gelooven

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake de
Verkeersmonitor Maastricht 2023

DATUM
5 juni 2024
Verz. 5 juni 2024

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
F (Ferry) Wahls

TELEFOONNUMMER
043 350 4548

ONZE REFERENTIE
2024.01107

E-MAILADRES
Ferry.Wahls@maastricht.nl

FAXNUMMER
--

UW REFERENTIE
--

Geachte heer Van Gelooven,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft inzake de [Verkeersmonitor Maastricht 2023](#).

Vraag 1

Teneinde welke doeleinden wordt de jaarlijkse verkeersmonitor opgesteld?

Antwoord 1

De verkeersmonitor wordt opgesteld om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de verkeersintensiteiten in Maastricht en deze gegevens ook openbaar beschikbaar te stellen. De aanleiding om deze monitor op stellen is voortgekomen bij het proces rondom het opstellen van de huidige Omgevingsvisie Maastricht 2040 nadat enkele majeure infrastructuurprojecten in Maastricht waren gerealiseerd. De monitor wordt sindsdien jaarlijks opgesteld.

Vraag 2

Wat zijn meest interessante en relevante trends die uit het veelvoud aan grafieken gehaald kunnen worden, met name ten opzichte van de voorgaande jaren?

Antwoord 2

De grootste effecten zijn zichtbaar na de openstelling van de Koning Willem Alexandertunnel. Sindsdien is het verkeer op de A2/N2 fors toegenomen en is het verkeer op de toenmalige sluiproutes gedaald (zoals op de Willem Alexanderweg, Meerssenerweg en Ambyerstraat)

Het effect van het aanpassen van de Noorderbrug en het verleggen van de westelijke aanlanding is ook zichtbaar. Na de openstelling is het verkeer op de Noorderbrug toegenomen en op de J.F. Kennedybrug afgenomen. Uit de cijfers blijkt dat het verkeer op de route over de Nobellaan sneller gegroeid is en op Belvédèrelaan minder snel groeit dan verwacht. We zien ook dat het verkeer tussen Vlaanderen en Maastricht via diverse grensovergangen in totaal in de afgelopen jaren niet is gegroeid.



DATUM
5 juni 2024

Vraag 3

Mochten er opvallende trends te ontdekken zijn, kunt u nader toelichten waardoor deze veroorzaakt worden, en wat daar volgens uw college de gevolgen van zijn?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Waar, hoe en door wie worden de cijfers gebruikt en op welke momenten, en welk beleid wordt er op deze cijfers gestoeld?

Antwoord 4

Wij gebruiken de monitor vooral om zicht te krijgen in de ontwikkeling van het verkeer op ons wegennet en gebruiken dat bij de voorbereiding en evaluatie van projecten, bijvoorbeeld bij de planvorming van de projecten Wilhelminasingel en de evaluatie van de reconstructie Tongerseweg. Ook de komende tijd gebruiken we de monitor bij projecten (bijvoorbeeld Snelle fietsroute Sittard – Maastricht), gebiedsontwikkelingen (bijvoorbeeld Trega en de campusontwikkeling op Randwyck) en bij het opstellen van nieuw beleid (bijvoorbeeld bij het actualiseren van de Omgevingsvisie).

Vraag 5

Zien we op dit moment grote knelpunten met betrekking tot het verkeer in onze stad? Zo ja, welke zijn dat en welke maatregelen dienen ten aanzien daarvan genomen te worden volgens het college?

Antwoord 5

De verkeersmonitor alleen biedt onvoldoende informatie voor het signaleren van knelpunten. Zo geeft de monitor geen inzicht in de beschikbare wegcapaciteit, de intensiteit op specifieke piekmomenten, de verkeersveiligheid en ook niet de hoeveelheid overlast (verstorende effecten) door het verkeer in de vorm van bijvoorbeeld geluid en luchtverontreiniging. In het kader van de actualisatie van de Omgevingsvisie zal een dergelijke analyse gemaakt worden.

Vraag 6

Wat kunnen we in het algemeen zeggen over verkeer in onze stad en hoe verhouden we ons tot andere steden van gelijke omvang?

Antwoord 6

In het algemeen zien wij dat het verkeer zich in onze stad zoals verwacht ontwikkelt. De totale omvang van het verkeer neemt jaarlijks toe zoals zich dit de afgelopen decennia ook voordeed en zien we duidelijk het effect van de grote infrastructurele aanpassingen van de A2 en Noorderbrug. Een vergelijking met andere steden is een-op-een lastig. Maastricht is een centrumstad en heeft daardoor een bovengemiddelde aantrekkingskracht op forenzen en bezoekers die in veel gevallen met de auto reizen omdat de (grensoverstijgende) regio van Maastricht relatief sterk op de auto is geïntendeerd.

Vraag 7:

Waarom is ervoor gekozen om de metingen uit te voeren in alleen de maand september, en dan alleen tijdens weekdays? Immers, het is algemeen bekend dat de meeste toeristische bezoekers met name in het weekend komen, en dan vooral met de auto.

Antwoord 7

Met de verkeersmonitor geven we een gemiddelde werkdag (dus geen weekend) in het jaar weer. Daarmee zegt deze monitor niets over een specifieke rustige of drukke dag/periode. Vanwege de hoeveelheid te verwerken data is gekozen om de periode waarvan we de data verwerken beperkt te



DATUM
5 juni 2024

houden, maar wel zo dat deze representatief is. Daarom is gekozen voor een periode van vier weken. Voor de maand september is gekozen omdat dit een maand is zonder vakanties en feestdagen en daarmee een representatieve maand qua verkeersdrukte is en jaar op jaar vergelijkbaar.

Vraag 8

Wat zijn volgens uw college de gevolgen van deze zogenoemde selection bias voor de relevantie van de cijfers en de geschiktheid daarvan ter onderbouwing van toekomstig beleid? Mocht u daar geen problemen van zien ten aanzien van de waarde van die cijfers, waarom niet?

Antwoord 8

De cijfers in deze verkeersmonitor geven een goed inzicht in de ontwikkelingen van de intensiteiten op de meetpunten die opgenomen zijn in deze monitor en zijn daarmee geschikt voor gebruik bij de voorbereiding van projecten en gebiedsontwikkelingen en bij het opstellen van nieuw beleid. Naast de verkeersmonitor zullen ook andere informatiebronnen gebruikt worden. Welke precies hangt af van het vraagstuk en vormt maatwerk.

Vraag 9

Als we het hebben over drukte, vervuiling en overlast in onze stad zou je verwachten dat ook metingen worden uitgevoerd in de weekenden, tijdens vakantieperiodes, feestdagen en rond grote evenementen. Dit omdat ons dat belangrijke stuurinformatie geeft om maatregelen te treffen ten aanzien van die vervuiling en de regulering van die piekmomenten. Waarom gebeurt dat niet?

Antwoord 9

De gebruikte systemen meten permanent en dus ook tijdens bijvoorbeeld weekenden en in vakantieperiodes. Ook kan worden ingezoomd op kleinere tijdseenheden. Als bij plan- en beleidsvorming dergelijke specifieke informatie nodig is, kan hierop verdiept worden, in de meeste gevallen ook met terugwerkende kracht. Gelet op de tijdsinvestering die dit met zich meebrengt is hier in het kader van de stadsgenerieke en jaarlijkse verkeersmonitor niet voor gekozen.

Vraag 10

Is het college bereid die, naar ons idee relevante gegevens, ook te laten onderzoeken via de verkeersmonitor? Zo ja, per wanneer kan het college dat oppakken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Zie antwoord 9.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality