

Vragen SPM met antwoorden

1. *In hoeverre zijn de bewoners, als belangrijkste stakeholders, bij het onderzoek betrokken?*

De belangenafweging in hoofdstuk 5 van het onderzoeksrapport van Nordinfra is voor wat betreft de bewoners gebaseerd op eerdere overlegmomenten. Dit waren concreet bewonersreacties tijdens informatieavond Tongerseweg op 17-10-2016 en een gesprek met buurtplatform Brusselsepoort op 01-12-2016 en de inbreng bij de stadsrondes op 15-12-2015, 28-06-2016 en 31-01-2017.

2. *Is bij de verkeersmodelanalyse van herkomst en bestemming rekening gehouden met te verwachte veranderingen in de verkeersstromen door het openen van de A2 tunnel en de aanpassingen van de Noorderbrug, kan de analyse daarop gecorrigeerd worden?*

Ja, in het verkeersmodel zijn alle analyses - inclusief de herkomst-bestemmingsanalyse en inclusief de aangepaste infrastructuur (zowel A2-tunnel als Noorderbrugtracé) - uitgevoerd.

3. *Tijdens het onderzoek is op 2 representatieve dagen gemonitord naar de transportondernemingen die het meest van de grensoverschrijdende routes gebruik maken. Het aantal bevraagde ondernemingen is beperkt. Zijn de antwoorden via de telefoon gegeven door ter zake kundige medewerkers? En zijn die antwoorden representatief voor de huidige situatie? Acht u uitbreiding van dit onderzoek op dit vlak wenselijk?*

Het aantal bevraagde 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 rijden. De overige (niet benaderde bedrijven) hadden dus allemaal 5 of minder bewegingen tijdens die 2 dagen.

Bij het telefonisch benaderen is specifiek gesproken met een persoon die inzicht heeft in de vrachtwagenbewegingen van het bedrijf (bijvoorbeeld van planningsafdeling, logistieke afdeling). De antwoorden lijken daarmee steekhoudend.

De antwoorden zijn representatief voor de huidige situatie. Uitbreiding van het onderzoek op dit vlak acht Nordinfra niet wenselijk c.q. noodzakelijk, te meer daar de resultaten aansluiten bij de eerdere bevindingen van bureau RHDHV in 2016 (op basis van het verkeersmodel) en de analyse van de brancheorganisatie TLN met hun routeplanner.

4. *Hoe verklaart u dat uit verdere analyse blijkt dat 17% van het vrachtverkeer herkomst noch bestemming Maastricht heeft en later is er sprake van dat een groot deel van het verkeer in de regio Aken nog op de snelweg zit?*

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 (bron: studie RHDHV).

In het rapport staat verder dat uit verdere analyse blijkt dat het verkeer dat via de Tongerseweg **en A79** rijdt voor een groot deel ook in de regio Aachen nog op de snelweg zit.

M.a.w.: een deel van die 17% doorgaand verkeer rijdt via de A79 en een groot deel daarvan zit in Aken nog op de snelweg. Dit wordt verder verduidelijkt aan de hand van een gebiedsafbakening op een kaart in de presentatie.

5. *Een van de conclusies is: "Het is dan ook te verantwoorden om hier een nachtelijk vrachtverbod te onderzoeken en eventueel uit te testen". Welke belangrijke aspecten moeten dan nog onderzocht worden?*

Het gaat in ieder geval om de volgende twee aspecten:

Hoewel de drie relevante Belgische gemeentes geen wegbeheerder zijn, zijn zij wel belanghebbende partijen in deze kwestie (in verband met economische belangen van daar gevestigde bedrijven en leefbaarheidsbelangen van hun bewoners). Afhankelijk van de uitvoering en concretisering van een eventueel nachtelijk vrachtverbod zal met hen zal dan nog overlegd moeten worden hoe zij hiertegenover staan, als duidelijk is wat de effecten voor iedere gemeente zijn.

In het rapport is een 1^e inschatting gemaakt van kosten en relevante aspecten m.b.t. de handhaving. Dit zal nog nader uitgewerkt moeten worden. Het gaat dan vooral om het uitwerken en concretiseren van de bevoegdheden BOA's, kosten camera's en uitvoeringskosten voor o.a. kentekenverwerking buitenlandse kentekens.

6. *De gemeente Maastricht is eigenstandig bevoegd om een vrachtwagenverbod of een specifiek nachtelijk vrachtwagenverbod in te stellen. Is uitgezocht of de provincie een dergelijk besluit kan aanvechten of verbieden, zeker in het licht van het nog vast te stellen nieuwe provinciale Kwaliteitsnet Goederenvervoer? En is het invoeren van een vrachtwagenverbod of een specifiek nachtelijk vrachtwagenverbod in strijd met de internationale regels of afspraken?*

Het invoeren van een dergelijk vrachtwagenverbod of een specifiek nachtelijk vrachtwagenverbod is niet in strijd met internationale regels/afspraken. Een goed voorbeeld waarbij een dergelijk verbod is uitgevoerd is de casus Grensstraat Landgraaf. De Gemeente Maastricht is eigenstandig bevoegd om dit verkeersbesluit te nemen, maar de belangen van naburige wegbeheerders en andere belanghebbenden (o.a. Vlaamse wegbeheerder, provincie NL-Limburg) dienen in het verkeersbesluit wel expliciet te worden meegewogen en het besluit dient uitsluitend te geven hoe deze belangenafweging heeft plaatsgevonden en welke belangen volgens de gemeente Maastricht prevaleren.

Alle belanghebbenden, dus ook de provincie, kunnen inderdaad het betreffende verkeersbesluit aanvechten.