

# Actieplan Luchtkwaliteit

---

Versie: 8 maart 2016

## 1. Aanleiding

In de periode 2004-2014 heeft de gemeente Maastricht samen met de landelijke en Europese overheden veel maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Uit een evaluatie blijkt dat dit effect heeft gehad: anno 2015 is er geen sprake meer van normoverschrijdingen. Zoals al in de collegenota "Bewustwording en toekomst luchtkwaliteit Maastricht" is aangegeven willen we dit vasthouden en waar mogelijk de luchtkwaliteit verder verbeteren. Schone lucht draagt immers bij aan een prettig woon- en leefklimaat in onze stad.

Dit vraagt om een brede maatschappelijke aanpak met een actieve bijdrage van alle partijen in de stad (overheden, bedrijfsleven en bewoners / burgers). De volgende maatregelen worden in de huidige coalitieperiode in ieder geval uitgevoerd:

1. Continuering programma luchtkwaliteit d.m.v. platform luchtkwaliteit en bewustwordingscampagne.
2. Continuering stimulering alternatieven voor de auto bij bewoners, forenzen, bezoekers en goederenvervoer in Maastricht met programma Beter Benutten 2015-2017.
3. Verdere stimulering van het gebruiken van milieuvriendelijke voertuigen (distributie, personenauto's, bedrijfsauto's, stadsbussen), zoals door verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark door inzet elektrische stadsbussen.
4. Meer aandacht voor duurzame gebiedsontwikkeling voor de gebiedsontwikkeling van de Groene Loper voor A2 Maastricht.
5. Continuering meetprogramma, met speciale aandacht voor de locaties Meerssenerweg, Prins Bisschopssingel en Wilhelminasingel met een hoge gemeten concentratie stikstofdioxide en voor de gemeten effecten van de grote infrastructurele maatregelen in de stad.
6. Volgen van de ontwikkeling van betere meetmethodes voor fijn stof die op (inter)nationaal niveau beschikbaar komen.
7. Het realiseren van een meetstation bij de zuidelijke tunnelmond van de A2 tunnel voor monitoring van de emissies uit de tunnelmond.
8. Aansluiten bij de geplande landelijke verlenging van de periode van de milieuzone op de Statensingel.

In het plan van aanpak Bewustwording luchtkwaliteit wordt gekeken naar maatregelen/acties om de burgers/bezoekers en bedrijven van Maastricht bewuster te maken van de luchtkwaliteit in Maastricht. Uitgangspunt is dat deze maatregelen/acties leiden tot gedragsverandering. Hierbij moet gedacht worden aan voorlichting, communicatie, advisering, vergroening van tuinen ed.

Daarnaast is het verkeer is een belangrijke bron van luchtvervuiling. Wanneer naar de oorzaken van luchtverontreiniging wordt gekeken is dit ook een van de weinige bronnen waar de gemeente Maastricht invloed op kan uitoefenen. Het is dus van belang te bekijken welke verkeersmaatregelen

we als stad kunnen treffen om – bovenop bovenstaande reeds geplande maatregelen - de luchtkwaliteit in de stad verder te verbeteren.. Aan de basis van dit actieplan ligt tevens de behandeling van de motie “Luchtkwaliteit binnenstad” en de stadsronde van 15 december<sup>1</sup>.

Dit actieplan beschrijft het probleem, de projectopdracht, het gewenste resultaat en een inschatting van de doorlooptijd en begroting. Dit projectplan wordt na collegebehandeling aan de raad voorgelegd ter vaststelling.

Dit plan heeft een inhoudelijke relatie met het projectplan ‘Infrastructuur Maastricht-West’. Specifieke onderdelen zoals de verkeersanalyse worden in beide projecten gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat werk dubbel wordt gedaan en dat samenhang ontbreekt. Zoals aangegeven heeft dit onderzoek ook een relatie met het plan van aanpak Bewustwording Luchtkwaliteit dat zal worden opgesteld ter bevordering van de bewustwording van de luchtkwaliteit in Maastricht.

## 2. Probleemverkenning

We hebben allemaal lucht nodig om te kunnen leven. Er zijn daarom eisen vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit waaraan de lucht in Nederland moet voldoen. In deze wet staan de grenswaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen gebaseerd op Europese richtlijnen. Voldoen aan de normen houdt echter niet automatisch in dat gezondheidsrisico’s voor mensen volledig worden weggenomen. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) kent, vooral voor fijn stof, strengere advieswaarden.

De omvang van het verkeer in Maastricht is de afgelopen decennia gegroeid. Dit heeft directe consequenties voor de hoeveelheid uitstoot van schadelijke stoffen. Door de groei van het verkeer neemt bovendien het aantal momenten en plekken toe waarop de doorstroming verminderd en het verkeer stagneert. Ook dat laatste heeft een negatief effect op de uitstoot. De vervuiling door gemotoriseerd verkeer verschilt sterk per type motor. Over het algemeen zijn oudere dieselmotoren en tweetakmotoren meer vervuilend dan de overige motoren. Een ontwikkeling die al decennia voortduurt, is het schoner en zuiniger worden van motoren. Door vernieuwing van het wagenpark wordt dus zonder gemeentelijk beleid de gemiddelde uitstoot per auto lager. Het is daarom relevant om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen op het gebied van doorstroming, hoeveelheid verkeer, verschoning van het verkeer en het wagenpark.

---

<sup>1</sup> Tijdens de raadsbehandeling van de Kaderbrief 2015 op 7 en 8 juli jl. is de motie ‘Luchtkwaliteit Binnenstad’ besproken. Dit heeft geleid tot het collegebesluit op 1 december 2015 en een stadsronde 15 december 2015. Bijbehorende documenten zijn terug te vinden op het raadsinformatiesysteem via <https://maastricht.notudoc.nl/> en de openbare besluitenlijst via <https://maastrichtcollege.notudoc.nl/>.

### 3. Projectopdracht

#### Projectdoelstelling

Gemeentelijk beleid, verwoord in de Structuurvisie Maastricht 2030, is er op gericht een bijdrage te leveren aan een duurzaam leefbare en vitale stad. Het gewenste resultaat van dit project is een maatregelenpakket dat op middellange termijn bijdraagt aan deze doelstelling.

Het maatregelenpakket dient effectief te zijn en met andere woorden de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer en hiermee gezondheid risico's verminderen. In het maatregelenpakket moet aandacht worden besteed aan stimuleren en niet alleen aan verplichten. Daarnaast moet gekeken worden naar de samenhang van de maatregelen. Met andere woorden de maatregelen mogen elkaar niet "bijten". Innovatieve maatregelen en maatregelen die elders al succesvol zijn toegepast moeten zeker worden meegenomen. Om de effecten van maatregelen op de gezondheid te kunnen bepalen moet niet alleen gekeken worden naar de wettelijk voorgeschreven luchtverontreinigende stoffen zoals stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>), maar ook naar de toe of afname van roet (zwarte rook) als gevolg van de maatregelen.

Tot slot moeten de maatregelen ook uitvoerbaar, proportioneel, maatschappelijk gedragen en financieel haalbaar zijn. Verder dienen de economische effecten voor ondernemers en bewoners in de stad in beeld worden gebracht.

#### Onderzoeksvragen

Een tweetal onderzoeksvragen is gedefinieerd:

1. Welke maatregelen zouden we als stad kunnen nemen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren?
2. Welke maatregelen zouden we als stad kunnen nemen om de leefbaarheid en/of de luchtkwaliteit specifiek in de binnenstad te vergroten?

### 4. Projectonderdelen

De stadsronde van 15 december heeft een aantal duidelijke onderwerpen opgeleverd die we adresseren in het vervolgproces. Dit heeft geleid tot de volgende acties. Vanwege de volgtijdelijke samenhang met de acties in het projectplan 'Infrastructuur Maastricht-West' loopt de nummering door, startend met nummer negen.

#### Actie 9: Referentie luchtkwaliteit 2030

Deze actie bestaat uit het in kaart brengen van ontwikkeling in voertuigen (schoon en zuinig), aandelen meest vervuilende types (diesel, tweetakt), aandeel buitenlandse voertuigen, achtergrondconcentraties en andere zaken die relevant zijn bij het vaststellen van de luchtkwaliteit voor Maastricht relevante stoffen (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en NO<sub>2</sub>). De luchtkwaliteit zal worden vergeleken met wettelijke normen en advieswaarden van de wereld gezondheidsorganisatie voor luchtkwaliteit. Ook vindt een gevoeligheidsanalyse plaats op de belangrijkste aannames.

**Resultaat:** Inzicht in luchtkwaliteit zonder aanvullend beleid.

**Benodigde inzet:** eigen uren en inkoop adviesuren.

## Actie 10: Luchtkwaliteit verbeterende maatregelen

In deze actie worden potentiële maatregelen die structureel bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit in Maastricht geïnventariseerd. De maatregelen worden beoordeeld op basis van effectiviteit, gezondheid, financiële haalbaarheid, neveneffecten en (juridische) uitvoerbaarheid (handhaving). Het gaat om maatregelen stadsbreed en specifiek de binnenstad.

De maatregelen kunnen sterk variëren, maar terugkerend punt uit de stadsronde is de milieuzone. Gevraagd is naar onderzoek naar verschillende wijzen van uitbreiding van de huidige milieuzone.

- Uitbreiding ten opzichte van huidig gebied
- Uitbreiding naar scooters, brommers, snorfietsen tweetact
- Uitbreiden naar personenauto's (naar analogie Duitse steden) en bestelauto's (zoals bijv. in Utrecht)
- Striktere handhaving (inclusief buitenlandse vrachtauto's)

**Resultaat:** Inzicht in potentiële maatregelen die bijdragen aan verbeteren luchtkwaliteit en hun neveneffecten. Antwoord op onderzoeksvraag 4 en 5.

**Benodigde inzet:** eigen uren en inkoop adviesuren.

## Afbakening

In de stadsronde van 15 december jl. zijn diverse ideeën naar voren gekomen die geen onderdeel vormen van dit projectplan, maar ondergebracht worden bij de aanpak bewustwording luchtkwaliteit. Concreet zijn dit:

- Op de matrix borden i.p.v. snelheid gevolgen voor luchtkwaliteit / gezondheid laten zien.
- Kinderen zelfstandig naar school (niet per auto!) laten gaan.
- Voorbeeldproject (aardbeien) opzetten om de luchtkwaliteit te meten zoals in Antwerpen
- Licht de meetmethodiek (inclusief meetlocaties en normeringen) voor luchtkwaliteit in Maastricht helder toe en communiceer hierover.

In de motie 'luchtkwaliteit binnenstad' wordt specifiek een proef in de Wycker Brugstraat benoemd. Hierbij zou gedurende een periode van 12 maanden de straat auto- en bromfietsvrij worden gemaakt. In de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wyck met vertegenwoordiging van omwonenden en ondernemers wordt reeds gewerkt aan het autoluw maken van Wyck. Recente resultaten van deze werkgroep zijn de herinrichting van het Cörversplein en auto en bromfiets vrije St. Servaasbrug, Cörversplein en laatste stuk van de Wycker Burgstraat. De werkgroep bespreekt nu de herinrichting van de Stationsstraat en zal zich vervolgens buigen over het resterend deel van de Wycker Brugstraat. Om deze reden zal deze specifieke proef met betrekking tot de Wycker Brugstraat geagendeerd worden in de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wyck.

Een andere maatregel in de motie 'Luchtkwaliteit Binnenstad' is het verkennen van de mogelijkheid om het gebied rondom het Vrijthof verder autoluw te maken. Er is echter sprake van een langlopend contract tot en met 2032 over het gebruik van de parkeergarage Vrijthof, waardoor op de korte of middenlange termijn niets mogelijk is op het thema autoluw.

## 5. Projectorganisatie

Het project is als volgt georganiseerd:

Bestuurlijk opdrachtgever: Gerdo van Grootheest

Ambtelijk opdrachtgever: Etienne Westbroek

Ambtelijk opdrachtnemer/projectleider: Rik Lebouille

Onderzoeken: Astrid Vermeulen en Rik Lebouille

Leveranciers van advies: Raad, deelnemers stadsronde 15 december 2015 (buurtplatforms, belangenorganisaties, burgers, etc.), Platform Luchtkwaliteit.

Een extern adviesbureau zal adviseren bij een deel van de acties in projectplan Infrastructuur Maastricht-West en projectplan Luchtkwaliteit. Dit adviesbureau zal in de offertefase worden gevraagd ook haar visie en eigen ervaringen in andere steden op het gebied van luchtkwaliteit in te brengen. Enkele leden van het Platform Luchtkwaliteit zullen worden betrokken bij de selectie van het bureau.

### Participatie

Belanghebbenden zijn via e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan de stadsronde op 15 december 2015 jl. De inbreng uit deze stadsronde heeft bijgedragen aan dit plan. Deze partijen zullen opnieuw benaderd worden om te reageren op de conceptresultaten die voortkomen uit de acties. De reacties zullen worden verwerkt. De wijze waarop wordt vastgelegd in een reactienota. De conceptresultaten die zullen ook worden voorgelegd aan de raad.

Ook de inbreng van het platform luchtkwaliteit Maastricht heeft bijgedragen aan dit plan. Het platform zal ook in de toekomst betrokken blijven bij de verdere uitwerking.

## 6. Doorlooptijd en begroting

### Planning

In tabel 1 is de planning en doorlooptijd van de verschillende projectonderdelen weergegeven.

Tabel 1

<b>Wat</b>	<b>Wanneer</b>
Actieplan vaststellen door college	Februari 2016
Actieplan naar Platform Luchtkwaliteit Maastricht (via mail)	Eind februari 2016
	15 maart 2016
Raadsinformatiesessie belangengroepen	
	Maart 2016
Actieplan t.k.n. Raad	
Contracteren extern adviesbureau	Maart 2016
Actie 9: Referentie luchtkwaliteit 2030	April – mei 2016
Actie 10: Luchtkwaliteit verbeterende maatregelen	Mei - september 2016
Conceptresultaten behandelen in stadsronde	Juni/juli 2016
Verdiepen meest kansrijke maatregelen	Q3 2016

Collegestandpunt over vervolg (afhankelijk van onderzoeksresultaten )	Uiterlijk Q4 2016

### Kosten en financiering

In tabel 2 is een raming van uren en kosten weergegeven. Geschat wordt dat het uitvoeren van actie 9 t/m 11 een ambtelijke inzet van 100 uur kost. Daarnaast zijn er kosten voor inhuur van adviesuren (€ 50.000).

Tabel 2

Raming	Inkoop (Euro excl. BTW)
Actie 9: Referentie luchtkwaliteit 2030 - Analyse op basis van verschillende bronnen	€ 25.000
Actie 10: Luchtkwaliteit verbeterende maatregelen - Analyse met rekenmodellen	€ 25.000
Actie 11: Diverse vragen	
Totaal	€ 50.000

De kosten voor het onderzoek (€ 50.000,-) komen ten laste van de voorziening ISV2 lucht.