



Samenvatting

De gemeente verlengt de ingestelde milieuzone op de Statensingel met één jaar tot 1 januari 2018.

De gemeente Maastricht vindt de luchtkwaliteit in de stad belangrijk. Sinds 1 maart 2010 is er op de Statensingel een milieuzone voor vrachtwagens ingesteld als onderdeel van het luchtkwaliteitplan.

Zo worden transporteurs gestimuleerd om met schonere voertuigen te gaan rijden. Voorafgaande aan de invoering heeft de gemeente Maastricht het landelijke convenant Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering ondertekend.

Dit convenant loopt per 1 januari 2017 af. In de landelijke overleggroep is afgesproken het convenant in ieder geval met 1 jaar te verlengen. Als gemeente Maastricht sluiten we ons bij deze verlenging aan.

Het verlengen van de milieuzone levert geen extra voor kosten op voor leveranciers/vervoerders, aangezien de eisen niet verder worden aangescherpt. De investeringen in schonere voertuigen worden nog 1 jaar lang 'beloond' ten opzichte van leveranciers/vervoerders die niet hebben geïnvesteerd.

Beslispunten

1. In te stemmen met het "Convenant tot vierde wijziging van het convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" (zie bijlage B1 bij deze nota).
2. In te stemmen met het in stand houden van de milieuzone op de Statensingel minimaal gedurende de periode van de verlenging van het convenant.
3. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) te mandateren voor het verlenen van ontheffing aan bijzondere voertuigen voor toegang tot de milieuzone voor de periode 1 januari 2017 tot 1 januari 2018 conform "bijzonder mandaatbesluit Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ontheffingen milieuzone Verkeersbesluit gemeente Maastricht" (zie bijlage B2 bij deze nota) en het "Ontheffingenbeleid milieuzones" (zie bijlage B3 bij deze nota).
4. De raad via bijgevoegde raadsinformatiebrief in kennis stellen van dit besluit.

Besluit Burgemeester en Wethouders 6 december 2016:

Conform.



1. Aanleiding

Voorafgaande aan de invoering van de milieuzone Statensingel heeft de gemeente Maastricht het landelijke convenant Stimulering schone vrachtwagens en milieuzonering ondertekend. Het landelijke convenant liep af in 2014 en het convenant is destijds voor een periode van 2 jaar verlengd.

Deze periode van verlenging is per 31 december 2016 afgelopen en vanuit het Rijk wordt nu verzocht het convenant wederom met een jaar te verlengen tot 1 januari 2018. In dat jaar zal in de landelijke overleggroep gewerkt worden aan een uniform pakket om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de steden die aangesloten zijn bij het convenant.

2. Context

Zowel in de structuurvisie als in de aanloop naar grote verkeerskundige projecten als de A2 en de verlegging van de Noorderburg is vanuit de gemeente(raad) en de burgers de wens uitgesproken zich in te zetten voor een verdere verschoning van de luchtkwaliteit in Maastricht.

Daarnaast is een van de onderdelen van het bestuursakkoord het zorgen voor een leefbaar Maastricht waar mensen zich veilig voelen en waar mensen graag verblijven. Hierbij is als focus opgenomen dat er een plan van aanpak opgesteld wordt dat gericht is op het bevorderen van de bewustwording van de luchtkwaliteit (bijvoorbeeld door plaatsing van informatieborden).

Verder is er een relatie met het actieplan Luchtkwaliteit en projectplan infrastructuur Maastricht-West dat op dit moment wordt opgesteld naar aanleiding van de moties van GroenLinks op 7 juli 2015. In deze plannen worden maatregelen uitgewerkt die de luchtkwaliteit in de stad verder kunnen verbeteren, waarbij ook gekeken wordt naar een uitbreiding van de bestaande milieuzone Statensingel. Planning is om deze twee plannen in januari 2017 ter besluitvorming aan de raad aan te bieden. Gezien de relatie van de bestaande milieuzone met deze plannen is het niet logisch om het huidige convenant nu niet te verlengen.

3. Gewenste situatie

Sinds 1 maart 2010 is op de Statensingel een milieuzone voor vrachtwagens ingesteld. De invoering maakte onderdeel uit van het luchtkwaliteitplan van Maastricht, dat is opgesteld om locaties met een overschrijding van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit op te lossen. Het instellen van een milieuzone is alleen mogelijk wanneer niet aan de wettelijke normen wordt voldaan.



Voorafgaande aan de invoering van de milieuzone is in 2008 in Maastricht een grootschalig kentekenonderzoek uitgevoerd op diverse locaties in en om de stad. Ter voorbereiding op de invoering van de milieuzone zijn toen ook de euroklasse van de vrachtauto's opgevraagd. De uitkomsten uit het onderzoek uit 2008, afgezet tegen de waarnemingen in 2014, maken de aanzienlijke verschoning van het wagenpark in die periode inzichtelijk. In 2008 was euro 3 met 46% nog de meest voorkomende milieuklasse. In 2014 was dit euro 5 met een vergelijkbaar percentage van 45% buiten de milieuzone en 47% in de milieuzone. Dit effect is toe te schrijven aan autonome verschoning die is opgetreden door het vervangen van de voertuigen en strengere Europese regelgeving ten aanzien van emissie-eisen. Deze verschoning is echter aanzienlijk versneld door de invoering van milieuzones in Nederland. Met de milieuzone op de Statensingel heeft de gemeente Maastricht een actieve bijdrage geleverd aan dit landelijke beleid en daarmee de snellere verschoning van het wagenpark.

Omdat de milieueisen met betrekking tot de toelaatbare euroklassen binnen de zone niet verder worden aangescherpt en veel vrachtwagens de afgelopen 8 jaar al zijn vervangen zal er het komende jaar geen verdere verschoning van het wagenpark meer plaatsvinden. Wel is de samenstelling van het wagenpark in de milieuzone t/m 2015 schoner dan daarbuiten (o.a. op de bruggen). Om te voorkomen dat bij afschaffing van de zone er (tijdelijk) weer minder schone vrachtwagens op de Statensingel en in de directe omgeving gaan rijden, wordt de milieuzone voor vrachtwagens met een jaar verlengd. In de periode tussen 2017 en 2020 verdwijnt dit negatieve effect door de verdere autonome verschoning van het wagenpark.

Om deze tijdelijke achteruitgang te voorkomen wordt geadviseerd de milieuzone voor minimaal de duur van de verlenging van het convenant (1 jaar) in stand te houden. De leveranciers en vervoerders ondervinden hier geen hinder van. Er zijn geen extra kosten, omdat de eisen niet verder worden aangescherpt en hun investeringen in schonere voertuigen worden nog 1 jaar lang 'beloond' ten opzichte van leveranciers en vervoerders die hebben besloten hun wagenpark niet aan te passen.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

We hebben allemaal lucht nodig om te kunnen leven. Niet alleen mensen, maar ook dieren en planten, hebben er behoefte aan dat deze lucht schoon is. Dat wil zeggen dat de lucht aan bepaalde eisen moet voldoen. In Nederland zijn deze eisen vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit die in het kader van de Europese richtlijnen is opgesteld. Hierin staan de grenswaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen. Voor stikstofdioxide en fijn stof is dat 40 µg/m³ als jaargemiddelde.



De jaargemiddelde norm is bedoeld ter bescherming tegen chronische effecten door langdurige blootstelling aan stoffen in de lucht. Daarnaast zijn er ook uurgemiddelde normen die bedoeld zijn ter bescherming tegen de effecten door kortdurende blootstelling aan hoge concentraties verontreinigende stoffen in de lucht.

Echter zijn de normen een uitkomst van maatschappelijke en politieke discussie. Dit betekent dat het voldoen aan de normen niet automatisch inhoudt dat de gezondheidsrisico's volledig worden weggenomen. Mede daarom is zowel in de structuurvisie als in de aanloop naar grote verkeerskundige projecten als de A2 en de verlegging van de Noorderburg vanuit de gemeente(raad) en de burgers de wens uitgesproken zich in te zetten voor een verdere verschooning van de luchtkwaliteit in Maastricht.

Ook is een van de onderdelen van het bestuursakkoord het zorgen voor een leefbaar Maastricht waar mensen zich veilig voelen en waar mensen graag verblijven. Het in stand houden van de milieuzone voor de duur van de verlenging van het convenant sluit hierbij aan.

5. Effect op de openbare ruimte

Niet van toepassing.

6. Personeel en organisatie

De werkzaamheden rond de milieuzone zijn inmiddels geïntegreerd in het gemeentelijke werkproces. Aanvullende inspanningen zijn hiervoor dan ook niet nodig.

7. Informatiemanagement en automatisering

De automatische kentekenherkenning en bijbehorende software is reeds beschikbaar. Aanvullende inspanningen zijn hiervoor dan ook niet nodig.

8. Financiën

Aangezien de opstartkosten (circa € 172.000,-) voor het instellen van de milieuzone reeds zijn gedaan blijven de jaarlijkse kosten momenteel beperkt tot het onderhoud van de kentekencamera's (onder andere update software) en hosting kosten voor het verwerken van de gegevens. Deze kosten bedragen circa 20.000 euro voor het jaar 2017. Deze kosten worden gedekt uit het product "Milieu en Stad" (2017). De btw is compensabel.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing



10. Participatie tot heden

Niet van toepassing.

11. Voorstel

- In te stemmen met het "Convenant tot vierde wijziging van het convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" (zie bijlage B1 bij deze nota).
- In te stemmen met het in stand houden van de milieuzone op de Statensingel minimaal gedurende de periode van de verlenging van het convenant.
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) te mandateren voor het verlenen van ontheffing aan bijzondere voertuigen voor toegang tot de milieuzone voor de periode 1 januari 2017 tot 1 januari 2018 conform "bijzonder mandaatbesluit Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ontheffingen milieuzone Verkeersbesluit gemeente Maastricht" (zie bijlage B2 bij deze nota) en het "Ontheffingenbeleid milieuzones" (zie bijlage B3 bij deze nota).
- de raad via bijgevoegde raadsinformatiebrief in kennis stellen van dit besluit.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na ondertekening van het convenant zal deze aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu gezonden worden voor verdere samenvoeging met de overige deelnemende partijen. Daarnaast zal de administratieve afwikkeling plaatsvinden om ook gedurende het komende jaar weer gebruik te kunnen maken van het landelijke ontheffingensysteem door de Rijksdienst voor ondernemend Nederland.