



## Samenvatting

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten het rapport Verkenning haalbaarheid milieuzone Maastricht aan de raad aan te bieden. Aan de raad wordt gevraagd kennis te nemen van deze verkenning en aan te geven hoe zij verder willen gaan in het proces om de luchtkwaliteit in de binnenstad verder te verbeteren. De noodzakelijke inspanningen die door de gemeente Maastricht geleverd moet worden voor de nadere uitwerking van de invoering van de milieuzone zoals inzet van capaciteit, investeringen, operationele kosten en financiering van een sloopregeling, vragen om een zorgvuldige afweging ten opzichte van de beperkte effectiviteit van de invoering van een zone.

Daarom is een startdocument opgesteld waarin de mogelijke scenario's beschreven staan en een voorstel hoe de verdere uitwerking van de keuze vorm kan krijgen.

## Beslispunten

1. Bijgaand startdocument met bijlagen aan de raad voor te leggen met het verzoek aan te geven hoe zij verder willen gaan met de maatregelen die de luchtkwaliteit in de (binnen)stad verder kunnen verbeteren:
  - a. De invoering van een milieuzone via een vignetsysteem nader uitwerken conform de onderzoeksopdracht in bijlage B3.
  - b. De invoering van een milieuzone via een camerasysteem met handhaving op kenteken nader uitwerken.
  - c. Niet kiezen voor een milieuzone maar inzetten op andere maatregelen om de luchtkwaliteit in de binnenstad te verbeteren.
  - d. Niet kiezen voor de invoering van een milieuzone en eerst afwachten welke landelijke invoeringseisen vanuit het regeerakkoord worden geformuleerd

## Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 16 -01-2018:

Conform.



## 1. Aanleiding

In januari 2017 is het rapport Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht van Royal Haskoning DHV (RHDHV) voorgelegd aan de raad. Op basis van dit rapport heeft de raad gevraagd om een milieuzone verder op (financiële) haalbaarheid te toetsen. In 2017 is samen met diverse belanghebbenden de haalbaarheid van een milieuzone onderzocht. Op basis hiervan is door Buck Consultant International een verkenning uitgevoerd voor de haalbaarheid van een milieuzone in de binnenstad van Maastricht.

Uit deze verkenning komt naar voren dat een milieuzone tegen lagere kosten dan eerder gedacht mogelijk is. Hierbij moet wel voldaan worden aan een aantal randvoorwaarden, waaronder het laten vervallen van de sloopregeling. Uiteraard is ook de grootte van het betreffende gebied een factor die meeweegt voor de hoogte van de voor de invoering noodzakelijke kosten. Er is een vergelijking gemaakt tussen het invoeren van een milieuzone via een camerasysteem met handhaving op kenteken en het hanteren van het Duitse vignetsysteem. Hieruit blijkt dat het invoeren van een milieuzone met een vignetsysteem voor de gemeente de minste kosten met zich mee brengt. Zoals in januari 2017 al aangegeven in het rapport van RHDHV zal een milieuzone maar een beperkt effect op de luchtkwaliteit hebben. Vanuit de ambitie van een zero emission Maastricht kan de milieuzone wel dienen als start om de stad gefaseerd schoner te laten worden. Insteek hierbij is te starten met een eenvoudige aanpak; hiervan leren, mensen laten wennen en op basis daarvan doorgroeien naar een emissieloze (binnen)stad. Om de milieuzone mogelijk te maken is nadere uitwerking van de randvoorwaarden hiervoor noodzakelijk. De noodzakelijke inspanningen door de gemeente Maastricht voor de nadere uitwerking van de invoering van de milieuzone (mankracht, investeringen en operationele kosten en financiering van een sloopregeling) vragen om een zorgvuldige afweging ten opzichte van de beperkte effectiviteit van de invoering van een zone.

## 2. Context

Tijdens de raadsbehandeling van de Kaderbrief 2015 op 7 en 8 juli zijn twee moties overgenomen: 'Uitwerking infrastructuur' en 'Luchtkwaliteit binnenstad'. Samen met het Platform Luchtkwaliteit en de Stichting Klaar Loch is het onderwerp luchtkwaliteit binnenstad opgepakt en zijn mogelijke maatregelen uitgewerkt. Deze zijn op 28 juni 2016 in een nieuwe stadsronde gepresenteerd. De kansrijke maatregelen zijn in overleg met de gemeenteraad en de aanwezige inwoners gebundeld tot werkbare en haalbare combinaties van maatregelen.

In de tweede helft van 2016 zijn deze maatregelcombinaties uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in het rapport van Royal Haskoning DHV, "Onderzoek maatregelen luchtkwaliteit Maastricht", dd 21 november 2016.



Het rapport is via een peilvoorstel aangeboden aan de raad. Uitkomst van de raadspeiling van 31 januari 2017 was dat het college gevraagd is de verschillende mogelijkheden (varianten milieuzone en eventuele andere opties) verder uit te werken.

Op basis hiervan is door Buck Consultant International een verkenning uitgevoerd voor de haalbaarheid van een milieuzone in de binnenstad van Maastricht. Dit onderzoek is in september 2017 opgeleverd. Conclusie van deze verkenning is dat een milieuzone, met de kennis van nu, tegen lagere kosten dan eerder gedacht mogelijk is. Hierbij moet wel voldaan worden aan een aantal randvoorwaarden, waaronder het laten vervallen van de sloopregeling. Uiteraard is ook de grootte van het betreffende gebied een factor die meeweegt voor de hoogte van de voor de invoering noodzakelijke kosten. Er is een vergelijking gemaakt tussen het invoeren van een milieuzone via een camerasysteem met handhaving op kenteken en het hanteren van het Duitse vignetsysteem. Hieruit blijkt dat het invoeren van een milieuzone met een vignetsysteem voor de gemeente de minste kosten met zich mee brengt, maar dat nadere uitwerking op een aantal belangrijke onderwerpen nodig is.. De noodzakelijke inspanningen door de gemeente Maastricht voor de uitwerking van deze onderzoeksvragen voor de invoering van de milieuzone (mankracht, investeringen en operationele kosten en financiering van een sloopregeling) vragen om een zorgvuldige afweging ten opzichte van de beperkte effectiviteit van de invoering van een zone. In de verkenning worden een aantal opties gepresenteerd.

### **3. Gewenste situatie**

De haalbaarheidsstudie milieuzone binnenstad maakt onderdeel uit van de wens van het college en de raad om de leefkwaliteit van de binnenstad verder te verbeteren. Zowel de gezondheid van de bewoners als de kwaliteit voor de bezoekers van de binnenstad gaat er op vooruit wanneer de luchtkwaliteit in de binnenstad verder verbetert. Het gebruik van schone voertuigen moet worden gestimuleerd en waar mogelijk moet het aantal voertuigen dat de binnenstad aandoet worden verminderd. Op deze manier wordt er een aangener woon- en winkelklimaat in het hart van de stad bewerkstelligd. De verkenning haalbaarheid milieuzone Maastricht laat echter zien dat de effectiviteit van een milieuzone laag is. Uit het eerdere onderzoek van Royal Haskoning DHV is al gebleken dat ook andere maatregelen maar een beperkt effect hebben op de luchtkwaliteit.

In de verkenning worden de volgende opties gepresenteerd:

1. Invoering van een milieuzone, waarbij nog aanpassingen mogelijk zijn in doelgroep, toe te passen normen, wijze van handhaving en compensatie voor in de zone gevestigde ondernemers en bewoners. Bij invoering van de milieuzone een keuze tussen



- a) toepassing van de invoering van een verplichte Duitse vignet voor alle voertuigen in de binnenstad of
  - b) handhaving op kenteken.
2. Afzien van de invoering van een milieuzone en andere maatregelen nemen om de gewenste effecten te bereiken. Dit betreft dan vooral een inrijverbod voor niet gewenst verkeer in het centrum.
  3. Intensieve samenwerking met doelgroepen en via vrijwillige maatregelen en gebruik van het budget voor bijvoorbeeld de sloopregeling samen te werken aan het terugdringen van het autoverkeer in de binnenstad en herroutering van de verkeersstromen over de singels.

Voorstel is om de raad te vragen aan te geven hoe zij verder willen gaan in het proces om de luchtkwaliteit in de binnenstad verder te verbeteren.

#### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Het verschonen van het wagenpark zal een positief effect optreden op de luchtkwaliteit en daarmee op de gezondheid van de burgers van Maastricht. In het rapport van Royal Haskoning wordt geschat dat het effect van een milieuzone lokaal voor stikstofdioxide maximaal 0,8-1,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Voor roet (EC) geldt een afname van 0,13  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . In Nederland wordt, voor een gemiddeld persoon, per  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  levenslange blootstelling aan EC, een afname van de levensverwachting van ongeveer 195 dagen (ruim een half jaar) verondersteld. Een afname van roet met 0,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  betekent 3 maanden levensverwachting aan winst. In het onderzoek van Royal Haskoning DHV is van die relatie uitgegaan. De berekende effecten op EC zijn ter hoogte van de beschouwde woningen op basis van de genoemde relatie vertaald naar het totale effect op de levensverwachting. Daarbij is uitgegaan van het CBS-gemiddelde voor Maastricht van 2,0 bewoners per woning.

#### **5. Effect op de openbare ruimte**

Niet van toepassing.

#### **6. Personeel en organisatie**

Zie onder punt 8 financiën.

#### **7. Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing



## **8. Financiën**

Het voorgestelde onderzoek (bijlage B3) brengt kosten en capaciteit (verstoring, mobiliteit, vergunnen, handhaven, economie, etc.) met zich mee. De kosten voor het onderzoek bedragen circa € 50.000,-, hierbij wordt op zodanige wijze uitbesteed dat de inzet van eigen personeel zo minimaal mogelijk is. Wel zullen er een aantal brainstormsessies nodig zijn. Ingeschat wordt dat dit ongeveer 4 sessies zullen zijn van 4 uur inclusief voorbereiding. Daarnaast zullen er circa 4 informatieavonden worden georganiseerd voor belanghebbenden. Deze kosten worden gedekt uit de resterende gelden (circa € 56.000,-) voor het onderzoek milieuzone dat afkomstig is uit de reserve stedelijke vernieuwing. Deze investeringsbedragen zijn exclusief BTW.

## **9. Aanbestedingen**

Niet van toepassing

## **10. Participatie tot heden**

De eerste inventarisatie naar mogelijke maatregelen door Royal Haskoning DHV heeft plaatsgevonden met uitgebreide inbreng van het platform luchtkwaliteit en Kloar Loch. Daarnaast hebben een aantal stadsronden plaatsgevonden en is er een peiling in de raad geweest. Op basis van deze peiling heeft Buck Consultant International een verkenning voor de haalbaarheid van een milieuzone uitgevoerd. Deze haalbaarheidsstudie is opgesteld met inbreng van de deelnemers van het platform luchtkwaliteit aangevuld met een groot aantal belanghebbenden zoals Kloar Loch, ANWB, FEHAC, vertegenwoordigers van de ambulante handel en vertegenwoordigers van buurtplatformen van centrumwijken.

Op basis van het advies dat een milieuzone mogelijk was, zijn om de zorgvuldigheid te waarborgen en de risico's in beeld te brengen, nog uitgebreide gesprekken gevoerd met diverse belanghebbenden over de voorbereidingen voor de invoering van een milieuzone. Dit heeft plaatsgevonden zowel in het platform luchtkwaliteit als in afzonderlijke overleggen. Deze gesprekken maken duidelijk dat er draagvlak onder de doelgroepen van de milieuzone is om samen met de gemeente te werken aan effectief beleid om de leefbaarheid in Maastricht te verbeteren. Het advies om samen met de doelgroepen de mogelijkheden om (delen van) de binnenstad autoluw maken te verkennen en te zoeken naar opties om het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren van de singels (lange termijnbeleid) wordt breed gedeeld.



Wel worden er kritische kanttekeningen geplaatst door Q-park, over de handhaafbaarheid in parkeergarages, en door ondernemers, over de effecten voor hun bedrijfsvoering. Deze kanttekeningen zullen in het nadere onderzoek verder moeten worden uitgewerkt

## **11. Voorstel**

Bijgaand startdocument met de bijlagen aan de raad voor te leggen met het verzoek aan te geven hoe zij verder willen gaan met de maatregelen die de luchtkwaliteit in de (binnen)stad verder kunnen verbeteren:

- a. De invoering van een milieuzone via een vignetsysteem nader uitwerken conform de onderzoeksopdracht in bijlage B3.
- b. De invoering van een milieuzone via een camerasysteem met handhaving op kenteken nader uitwerken.
- c. Niet kiezen voor een milieuzone maar inzetten op andere maatregelen om de luchtkwaliteit in de binnenstad te verbeteren.
- d. Niet kiezen voor de invoering van een milieuzone en eerst afwachten welke landelijke invoeringseisen vanuit het regeerakkoord worden geformuleerd

## **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Op basis van de richting die door de raad wordt gekozen voor het vervolg zal in het derde kwartaal van 2018 een concreet raadsvoorstel aan de raad worden voorgelegd.