



## Samenvatting

Het college van de burgemeester en wethouders legt de gemeenteraad een gewijzigd voorstel voor met betrekking tot de invoering van een milieuzone. De raad heeft op 13 maart 2018 het college opgedragen een voorstel uit te werken tot invoering van een milieuzone op basis van vignetten. Door wijzigingen in landelijke wetgeving (harmonisatievoorstel) moet een milieuzone echter onder andere voorwaarden dan het raadsbesluit worden ingesteld. Zo bevat het harmonisatievoorstel uniforme normen welk type voertuigen geweerd mogen worden. Deze normen kunnen conform het harmonisatievoorstel stap voor stap aangescherpt worden naar uiteindelijk een emissieloze zone. Ook moet handhaving plaatsvinden via kentekenherkenning met camera's. Het streven is dat per 1 januari 2020 de gegevensuitwisseling van Belgische en Duitse kentekens geregeld is. De staatssecretaris kan hier echter nog geen zekerheid over geven. De raad wordt gevraagd om, kennismemend van de uitwerkingsonderzoeken die zijn gedaan naar de effecten, in te stemmen met het wijzigen van de scope van de milieuzone conform het landelijke harmonisatievoorstel. Zodra zicht is op de juridische handhaafbaarheid van buitenlandse kentekens wordt een definitief implementatievoorstel voorgelegd aan de raad.

## Beslispunten

Akkoord te gaan met het raadsvoorstel waarin de raad wordt gevraagd om:

1. Te besluiten dat, gezien het landelijke harmonisatievoorstel, het invoeren van een milieuzone met vignetten niet mogelijk is en de uitwerkingsopdracht hiertoe in te trekken.
2. Kennismemend van de resultaten van de uitwerkingsonderzoeken, akkoord te gaan met het wijzigen van de scope naar een milieuzone waarbij de handhaving niet met vignetten maar met camera's plaatsvindt.
3. De verdere voorbereiding van de implementatie van de milieuzone in Maastricht uit te stellen tot het moment dat er positief zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.
4. Het college opdracht te geven het voorstel voor het invoeren van een milieuzone ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen op het moment dat zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.

## Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 10 januari 2019:

Conform.



## 1. Aanleiding

Tijdens de raadsbehandeling van de Kaderbrief 2015 op 7 en 8 juli zijn twee moties overgenomen: 'Uitwerking infrastructuur' en 'Luchtkwaliteit binnenstad'. Dit heeft in januari 2017 geleid tot het rapport "Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht" van Royal Haskoning DHV (RHDHV). Bij de start van het onderzoek is gewerkt met een lange lijst van maatregelen. Niet alle maatregelen op deze lijst waren even kansrijk. Om deze lijst van maatregelen in te korten, zijn de maatregelen op de lijst ingedeeld in drie verschillende groepen:

- 1) Kansrijke maatregelen
- 2) Minder kansrijke maatregelen
- 3) Weinig kansrijke maatregelen

De kansrijke maatregelen, waaronder uitbreiden stadsdistributie en P+R locaties, verminderen uitstoot door houtstook en scheepvaart en een milieuzone zijn uitgebreid onderzocht. De milieuzone is als meest effectief uit het onderzoek naar voren gekomen. Op basis van dit rapport heeft de raad gevraagd om een milieuzone concreter op (financiële) haalbaarheid te toetsen. In 2017 is samen met diverse belanghebbenden en Buck Consultants International (BCI) de haalbaarheid van een milieuzone in de binnenstad van Maastricht onderzocht. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de raad op 13 maart 2018 het college opdracht gegeven tot uitwerking van een voorstel tot invoering van een milieuzone middels het Duitse vignetsysteem. Naast dit besluit zijn er twee moties aangenomen. De eerste motie betrof het verder vergroten van de milieuzone naar de wijken om het centrum waar een betaald parkeren regime gehandhaafd wordt, en hiervoor het draagvlak en eventuele aanvullende kosten in kaart te brengen. De tweede motie had betrekking op het - parallel aan, dan wel in samenhang met het voorstel tot invoering van de milieuzone voor (bestel)auto's en vrachtwagens – uitwerken van een voorstel tot invoering van een milieuzone voor de in het voorgaande van deze motie genoemde kleinere gemotoriseerde voertuigen.

Daarnaast is in het coalitieakkoord 2018-2022 opgenomen dat Maastricht in 2030 een duurzame stad is die hard op weg is volledig klimaatneutraal te worden (#missionzeromaastricht). Als concrete maatregel hiertoe is in het coalitieakkoord het invoeren van een milieuzone opgenomen om stap voor stap het doel te bereiken waar de huidige coalitie voor heeft getekend: een emissieloze stad.

## 2. Context

### *Harmonisatievoorstel*

Een complicerende factor was dat er parallel door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) gewerkt is aan een landelijk harmonisatievoorstel voor milieuzones. Het harmonisatievoorstel heeft invloed op het raadsbesluit in Maastricht.



Onderdeel van het landelijke harmonisatievoorstel van het Rijk is dat in Nederland met uniforme normen gewerkt wordt. Ook bevat het harmonisatievoorstel een stappenplan waarbij de normen geleidelijk aangescherpt kunnen worden tot uiteindelijk een nul-emissiezone. Elke nieuwe stap vergt een raadsbesluit.

- 1/1/2020: Invoeren norm Euro IV voor diesel personen- en bestelauto's en uitbreiding zone voor vrachtverkeer
- 1/1/2022: Invoeren norm Euro VI voor diesel vrachtverkeer
- 1/1/2025: Beslismoment invoeren norm Euro V voor diesel personen- en bestelauto's
- 1/1/2025: Beslismoment invoeren norm nul-emissie voor vracht (Green Deal ZES)
- 1/1/2030: Beslismoment invoeren norm nul-emissie voor personen- en bestelauto's

Er is daarom voor gekozen om in de effectstudies de effecten op verkeer, lucht, klimaat, geluid en economie voor de verschillende jaartallen waarop aanscherping van de normen plaatsvindt in beeld te brengen. In het harmonisatievoorstel zijn evaluatiemomenten ingebouwd, waarbij gekeken zal worden of, op basis van de dan beschikbare informatie, verruiming en aanscherping van de toelatingseisen mogelijk is.

Omdat de staatssecretaris het handhaven op basis van vignetten in wet- en regelgeving onmogelijk wil maken, moet handhaving plaatsvinden door middel van camera's met kentekenherkenning (ANPR). Dit heeft praktische en financiële consequenties. Vanwege de financiële consequenties is ervoor gekozen om naast de effecten ook de kosten van de milieuzone voor een aantal varianten in beeld te brengen. De financiële effecten zijn per variant anders als gevolg van meer/minder camera's, meer/minder te verwachten ontheffingen en meer/minder te verwachten bezwaarschriften. De praktische consequenties zijn dat voor de handhaving met camera's er gegevensuitwisseling mogelijk moet zijn van de kentekens die de milieuzone betreden om te kunnen controleren of zij voldoen aan de norm. Dit is op dit moment nog niet geregeld met buitenlandse voertuigen. Aangezien uit tellingen is gebleken dat naast Nederlandse voertuigen er met name Belgische en in iets mindere mate ook Duitse voertuigen het centrum Maastricht bezoeken is de gegevensuitwisseling met minimaal België, maar liefst ook Duitsland, een belangrijke factor voor het succes van een milieuzone in Maastricht.

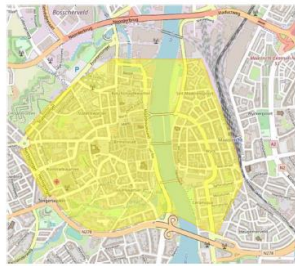
#### *Effectenstudies voor drie varianten*

Ten behoeve van de uitwerking van het raadsbesluit van 13 maart 2018 zijn effectenstudies voor verkeer, economie en milieu uitgevoerd (bijlagen 1, 2 en 3). Ook zijn de effecten op gebied van



ontheffingen in beeld gebracht, alsmede de financiële effecten voor gemeente Maastricht. Tot slot is ook gekeken naar de effectiviteit van andere maatregelen en of een milieuzone significante synergievoordelen oplevert.

Bij de effectenstudies is gebruik gemaakt van drie werkvarianten van de omvang van de milieuzone.



VARIANT A



VARIANT B



VARIANT C

Variant B is de variant zoals weergegeven in het onderzoek van RHDHV uit 2017. Varianten A en B zijn nagenoeg hetzelfde met het verschil dat in variant B de Prins Bisschopsingel is opgenomen. In alle drie de varianten zijn de Kennedybrug en dus ook de Kennedysingel buiten de milieuzone gelaten omdat zij, net als de Noorderbrug, een grensoverschrijdende regionale functie hebben. Variant C volgt uit de aangenomen motie om de variant te onderzoeken waarbij gekeken wordt naar een groter gebied dat binnen de milieuzone valt. In deze motie werd gewezen op de gebieden waar betaald parkeren geldt. Dit was ingegeven door de mogelijkheid om de handhaving van vignetten hierop af te stemmen en te combineren met de inzet van BOA's. Nu het gebruik van vignetten niet meer mogelijk is, is dit argument komen te vervallen. Bij de keuze van de ruimere milieuzone is nu vooral gekeken naar de wijken die het meeste last zouden kunnen krijgen van omrijdend verkeer als gevolg van de milieuzone varianten A en B.

Onderdeel van het landelijke harmonisatievoorstel van het Rijk is het geleidelijk kunnen aanscherpen van de normen tot uiteindelijk een nul-emissiezone. Omdat dit aansluit bij het doel "klimaatneutrale stad" (#missionzero) is ervoor gekozen om in de effectstudies ook de effecten voor de verschillende jaartallen waarop aanscherping van de normen volgens het harmonisatievoorstel plaatsvindt in beeld te brengen. De resultaten van deze studies zijn terug te vinden in bijlagen 1 t/m 3.

### **Resultaten onderzoek milieueffecten 2016-2018**

Het nu voorliggende onderzoek voor de milieueffecten is vergeleken met het eerdere rapport (november 2016) van Royal Haskoning DHV. Er zijn op het eerste oog grote verschillen, maar de resultaten zijn inhoudelijk niet met elkaar te vergelijken, omdat de effecten in 2016 veel globaler zijn berekend, het jaar van inwerkingtreding anders is (in 2016: vanaf 2017, nu: vanaf 2020) en er door



het uniformeringsvoorstel andere toelatingseisen gelden (geen benzine voertuigen). Verder zijn in 2016 EC en CO<sub>2</sub> niet berekend. Of handhaving plaatsvindt aan de hand van camera's of vignetten is voor de milieueffecten niet relevant. In beide voorstellen is uitgegaan van maximale handhaving. Uiteraard zorgen camera's wel voor een sluitender systeem dan handhaving met vignetten, zodat de berekende milieu-effecten in het geval van camerahandhaving de effecten in de praktijk des te meer zullen benaderen.

De belangrijkste verschillen zijn:

- Onderzoek 2016: De milieuwinst van milieuzones vooral op korte termijn; op lange termijn uitdovend effect.  
Onderzoek 2018: ook op lange termijn groot effect, vanwege nul-emissie toelatingseisen
- Onderzoek 2016: Milieu- en gezondheidswinst zijn beperkt wanneer dit gemeentebreed wordt beschouwd.  
Onderzoek 2018: lokale effecten (emissiereducties) zijn aanzienlijk (wisselt sterk per stof en per zichtjaar) en gezondheidswinst (door verminderde blootstelling) is te verwachten vanwege de versnelling van de verschoning van het wagenpark. Immers: door een toenemend aantal milieuzones worden mensen gestimuleerd om schonere voertuigen te gebruiken of het mobiliteitsgedrag aan te passen.

Detaileffecten zoals percentage reducties van emissie of van concentratie van stof X,Y,Z zijn niet te vergelijken. Destijds zijn globaal de potentiële effecten beschreven, en deze zijn nu concreet gemaakt op basis van de keuzes in toelatingseisen.

### 3. Gewenste situatie

Met het invoeren van een milieuzone kan Maastricht op een kosteneffectieve wijze invulling geven aan twee belangrijke maatschappelijke opgaven:

- 1) Het beschermen en bevorderen van de gezondheid van mensen. De lucht in Maastricht is de afgelopen jaren, dankzij forse inspanningen, schoner geworden. Maar dat is nog geen reden om achterover te leunen. Samen met alle partijen in de stad, wil de gemeente de luchtkwaliteit de komende jaren verder verbeteren. Schone lucht draagt bij aan de gezondheid van onze bewoners en bezoekers. Maastricht voldoet aan de wettelijke Europese normen voor luchtkwaliteit, maar nog niet overal aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Om dit te verbeteren stimuleren we actieve vervoerwijzen (lopen, fietsen). De milieuzone zorgt ervoor dat de luchtkwaliteit



sneller verbetert dan in de autonome situatie. Verder is het een extra stimulans om te kiezen voor meer duurzame en gezonde manieren van vervoer.

2) Het nakomen van de vastgestelde klimaatdoelen

Naast de eigen ambitie klimaatneutrale stad krijgt de gemeente klimaatdoelstellingen opgelegd vanuit het klimaatakkoord (49% daling broeikasgassen in 2030). De klimaattafel verkeer en vervoer gaat de burgers en regio's naar verwachting ook maatregelen opleggen. Door het instellen van een milieuzone, waarbij tevens een doorkijk wordt gegeven naar de landelijke toekomstambitie van milieuzones (mogelijkheid tot invoeren nul-emissie zone in 2030) is het voor iedereen; inwoners, ondernemers en bezoekers, duidelijk wat de toekomstige ontwikkelingen in Maastricht zullen zijn. Hierdoor kunnen inwoners, bezoekers en bedrijven bewuste keuzes maken voor de langere termijn, zodat zij niet plotseling voor extra kosten komen te staan. De frictiekosten die gepaard gaan met de transitie naar een emissieloos verkeersaanbod worden hiermee zoveel mogelijk beperkt.

*Resultaten uitwerkingsonderzoeken varianten (bijlage 1, 2 en 3)*

Uit de onderzoeken blijkt allereerst dat verkeerseffecten geen doorslaggevend argument leveren om te kiezen voor een bepaalde variant. De negatieve verkeerseffecten in variant B zijn vergelijkbaar met variant A. Voor zowel variant A en B zijn geen aanpassingen van wegen noodzakelijk, omdat de wegen van de alternatieve routes al ingericht zijn voor grotere verkeersstromen. Dit houdt in dat er geen problemen te verwachten zijn als gevolg van omrijdende verkeer. Daarnaast zijn de mitigerende maatregelen die reeds aanwezig zijn voor forenzen, bezoekers en toeleverbedrijven gericht op het centrum, zoals P+R, P+W en stadsdistributie.

Het verschil tussen variant A en B is dat bij variant A de Prins Bisschopsingel niet inbegrepen is terwijl hier wel al een aantal jaren hoge concentraties NO<sub>2</sub> gemeten worden. Verder zijn de kosten voor variant A en B ongeveer vergelijkbaar terwijl bij variant B de baten op het gebied van gezondheid en klimaat significant groter zijn.

Over het algemeen geldt: hoe groter de zone, hoe groter de (positieve) maatschappelijke baten voor luchtkwaliteit en klimaat. Tegelijkertijd kent een grotere zone ook hogere kosten voor gemeente, bewoners, bedrijven en bezoekers. Uit het economische effectenonderzoek blijkt daardoor weliswaar dat variant C het meest kosteneffectief is. Variant C beslaat namelijk een groter gebied en dit leidt tot de meeste lucht- en klimaatbaten. Echter zijn de kosten voor bedrijven en burgers bij variant C ook het grootst. Op korte termijn zijn deze kosten goed in te schatten. Op de langere termijn (2030) zijn de kosten echter onzeker en is deze onzekerheid bij variant C automatisch ook het grootst.

Daarnaast is variant C ingegeven vanuit het idee om handhaving in te richten met vignetten en daarmee te koppelen aan de handhaving voor betaald parkeren. Door de uniformering en het



verplichtend stellen van handhaving met camera's is deze koppeling vervallen. Daardoor is het vastleggen van de begrenzing van een groter gebied moeilijk te motiveren (op basis waarvan trek je de grens?) terwijl bij variant B sprake is van een logische begrenzing van het centrumgebied. Een grotere milieuzone heeft een grotere milieuwinst, maar de omrijdroutes worden minder voor de hand liggend, waardoor meer hinder door omrijdend verkeer kan ontstaan. Ook zijn mitigerende maatregelen voor bewoners, bezoekers en forenzen, zoals bij variant A en B, niet direct aanwezig, vooral als het gebied, overeenkomstig de wens van verschillende buurten, nog groter wordt gekozen. Dit levert een juridisch risico op omdat uit jurisprudentie over het verkeersbesluit dat nodig is voor de invoering van een milieuzone is gebleken dat de aanwezigheid van voldoende mitigerende maatregelen een belangrijke factor is in juridische procedures tegen het verkeersbesluit.

#### *Flankerende maatregelen instellen*

Uit juridisch onderzoek blijkt dat bij het inrichten van een milieuzone extra aandacht moet worden besteed aan individuele ondernemers en burgers die binnen de milieuzone gevestigd of woonachtig zijn. Voorkomen moet worden dat deze onevenredig getroffen worden door de consequenties van de milieuzone. Dit geldt des te meer ten aanzien van ondernemers en burgers die niet in de financiële positie zijn om eventuele extra lasten van de milieuzone te kunnen dragen. Op basis van ingewonnen juridisch advies van Paulussen advocaten blijkt het nemen van flankerende maatregelen dan ook noodzakelijk. Daarom wordt voorgesteld om bij het invoeren van de milieuzone een sloopregeling in te stellen voor ondernemers en burgers die binnen de milieuzone gevestigd of woonachtig zijn. De sloopregeling is erop gericht om vracht-, bestel- en personenauto's van burgers en bedrijven binnen de zone te laten voldoen aan euro 4 norm in 2020. Een inschatting van de kosten van een dergelijke sloopregeling is opgenomen in de financiële paragraaf. Verder dient er een ontheffingenregeling te worden ingericht inclusief een hardheidsclausule. Deze hardheidsclausule zal erin voorzien dat burgers of ondernemers woonachtig of gevestigd in de zone, die financieel niet in staat zijn hun voertuig te vervangen, een ontheffing kunnen krijgen.

#### *Milieuzone onderdeel van integraal maatregelenpakket*

Het onderzoek naar de Mate van Synergie (bijlage 6) laat zien dat de milieuzone over het algemeen maatregelen versterkt die Maastricht reeds heeft ingevoerd, of voornemens is om op basis van het coalitieakkoord in te voeren. Deze andere maatregelen zijn onder andere het uitbreiden van het aantal P+R en P+W plaatsen, toename van het aantal laadpalen, zero-emissie stadslogistiek in 2025 en extra fietsenstallingen. De milieuzone, met name doorontwikkeling daarvan richting een emissievrije zone, is een unieke maatregel, aangezien die de urgentie vergroot bij belanghebbenden om maatregelen uit te voeren en/of daar gebruik van te maken. Bovendien heeft de invoering van de



milieuzone een positief effect op de praktische en economische haalbaarheid van maatregelen. Een milieuzone invoeren zorgt voor zowel de urgentie als de stok achter de deur in handhavende zin. Andersom hebben de andere maatregelen een sterk mitigerend effect op potentiële negatieve effecten van de milieuzone. Dit geldt met name voor stadslogistiek en projecten rondom elektrisch laden. Dit maakt dat de milieuzone en de andere maatregelen in het integrale maatregelenpakket elkaar versterken.

Een extra synergie effect is dat we bij het gebruik van camera's extra informatie krijgen (geanonimiseerd conform AVG) over de herkomst van voertuigen en welk type voertuigen door Maastricht rijden. Daarmee kunnen we het verkeersmodel verrijken en deze kennis gebruiken voor toekomstige beleidskeuzes. De beelden kunnen niet gebruikt worden voor andere (niet verkeergerelateerde zaken zoals veiligheid) omdat de camera's gefixeerd staan op een bepaalde positie en alleen kentekens scannen en niet de omgeving in kaart brengen.

#### *Milieuzone brom- en snorfietsen*

Op dit moment is in de effectstudies en uitwerkingsonderzoeken een milieuzone voor brom- en snorfietsen nog niet meegenomen. Uit navraag bij de gemeente Amsterdam blijkt dat de handhaving van brom- en snorfietsen op een geheel eigen wijze geregeld moet worden. Bij de voorgestelde milieuzone voor personen-, bestel- en vrachtvervoer worden de kentekens namelijk aan de voorzijde gescand. Bij brom- en snorfietsen moet dit aan de achterzijde gebeuren. Ook de onderbouwing van de ligging van de milieuzone heeft een heel eigen onderzoek nodig en bovendien zijn de te treffen mitigerende maatregelen anders. Na besluitvorming over een milieuzone voor de voertuigen, zoals nu voorzien, zal een milieuzone voor brom- en snorfietsen verder worden uitgewerkt.

#### *Risico's*

De gemeente dient een zorgvuldige belangenafweging te maken tussen de (positieve) milieueffecten en de negatieve met de milieuzone gemoeide effecten. Met bijgaande rapporten is deze belangenafweging zo goed mogelijk onderbouwd. Om het risico te beperken dat een rechter eventueel tot een ander oordeel zou komen is door Paulussen advocaten een juridische risicoanalyse gemaakt. Op basis hiervan wordt voorgesteld flankerende maatregelen te treffen om de nadelige gevolgen voor de betrokken burgers en bedrijven te beperken, zoals een sloopregeling en een ontheffingenbeleid. Daarnaast willen we de betrokken burgers en bedrijven een reële periode te geven om zich op de milieuzone in te stellen en gebruik te maken van de mogelijkheden die een ontheffings- en sloopregeling biedt. Ondanks bovenstaande kunnen juridische procedures tegen het verkeersbesluit en de ontheffingenregeling niet uitgesloten worden en kunnen deze procedures





vertragend werken op de implementatiedatum. Ook tegenvallers in de aanbestedingsprocedure kunnen voor vertraging of hogere kosten dan nu ingeschat zorgen. In het definitieve implementatievoorstel wordt de risicoanalyse opgenomen inclusief de maatregelen om deze risico's te minimaliseren.

#### *Implementatiedatum*

De in de uitwerkingsonderzoeken beschreven effecten voor de drie varianten zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat er maximaal gehandhaafd kan worden. Op dit moment is dat echter voor buitenlandse kentekens nog niet mogelijk. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij hoge prioriteit geeft aan de gegevensuitwisseling van Belgische en Duitse kentekens en ernaar streeft dit geregeld te hebben per 1-1-2020, desnoods via bilaterale verdragen met België en Duitsland. De steden die reeds een milieuzone hebben of momenteel bezig zijn met invoering van een milieuzone, waaronder Maastricht, hebben de staatssecretaris in een gezamenlijke brief opgeroepen om hier de grootst mogelijke urgentie aan te geven. Zoals aangekondigd in de raadsronde van 4 december 2018 is telefonisch contact met de staatssecretaris gezocht. Naar aanleiding van dit gesprek op 17 december heeft zij ons, op ons verzoek, een brief toegestuurd, ontvangen op 27 december. Zij vermeldt daarin dat zij er alles aan doet om de handhaving tijdig te regelen. Zij geeft aan dat er een oplossing in de maak is, maar dat de bestuurscrisis in België, die met ingang van 19 december heeft geleid tot een demissionaire regering, hierin mogelijk een complicerende factor is.

#### *Voorgesteld beleid*

Gezien het grote percentage Belgische en Duitse voertuigen in Maastricht is het op dit moment onvoldoende zeker dat de geformuleerde resultaten ook gehaald kunnen worden. Zonder handhaving van met name Belgische, maar liefst ook Duitse voertuigen zijn de mazen in de milieuzone zo groot dat er sprake is van een minder effectieve milieuzone. De raad wordt gevraagd om, kennisnemend van de uitwerkingsonderzoeken die zijn gedaan naar de effecten, in te stemmen met het wijzigen van scope van de milieuzone conform het landelijke harmonisatievoorstel. Zodra de staatssecretaris aangeeft wanneer de kentekengegevensuitwisseling met België en Duitsland zal zijn geregeld legt het college een definitief implementatievoorstel voor aan de raad.

Als nu, ondanks de onzekerheid in de handhaafbaarheid van buitenlandse kentekens, verder wordt gegaan met de voorbereidingen voor de implementatie zullen er direct flinke kosten moeten worden gemaakt voor het aanschaffen van camera's en bijbehorende informatiesystemen. Derhalve stelt het college voor om het besluit over de invoering van een milieuzone uit te stellen tot de staatssecretaris aangeeft wanneer de automatische nummerplaatherkenning van Belgische en Duitse voertuigen zal



zijn geregeld. In aansluiting op de brief die de staatssecretaris op ons verzoek heeft gestuurd blijft Maastricht, samen met de andere gemeenten die een milieuzone hebben of willen invoeren, in gesprek met de staatssecretaris over de voortgang en zal blijvend worden aangedrongen om dit de hoogst mogelijke urgentie te geven.

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

##### ***Advies GGD: 'Hoe schoner, hoe gezonder' (bijlage 5)***

Luchtverontreiniging bestaat uit een complex mengsel van allerlei gassen en deeltjes in lucht. Niet al deze stoffen zijn te meten en ze zijn ook niet allemaal even schadelijk. Maar het *mengsel* is bewezen schadelijk voor de gezondheid. Algemeen wordt aangenomen dat er geen niveau is waaronder geen gezondheidseffecten zullen optreden (drempelwaarde). Elke verbetering van de luchtkwaliteit levert daarmee gezondheidswinst op ('hoe schoner, hoe gezonder'). Niet alleen leven mensen langer, maar ook het aantal gezonde levensjaren neemt toe.

Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn zowel lokale, regionale, nationale als internationale maatregelen nodig. Bronmaatregelen beperken de uitstoot, zoals de Europese emissienormen voor motorvoertuigen, de Euronormen. Ook lokaal kunnen verkeersgerelateerde bronmaatregelen worden getroffen, zoals een milieuzone, snelheidsverlaging op autosnelwegen in stedelijk gebied, en het stimuleren van fiets/OV-gebruik. Beperking van het autoverkeer (via bijvoorbeeld beprijzing of hoge parkeertarieven) is een voorbeeld van een volumemaatregel die leidt tot minder uitstoot. Het nemen van bron- en volumemaatregelen heeft als voordeel dat dit zowel de uitstoot als de blootstelling verlaagt.

Op basis van rekenmodel voldoen we aan landelijke norm, maar op basis van concrete meetresultaten Prins Bisschopssingel niet. Op enkele plekken voldoen we zeker nog lang niet aan WHO normen, dus ook daar is milieuwinst hard nodig. Door het invoeren van een milieuzone verbetert de luchtkwaliteit. Dit is een extra verbetering, bovenop de autonome verbetering die optreedt wanneer er geen milieuzone wordt ingevoerd.

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

Het voorstel voor invoeren van een milieuzone zal pas later aan de raad worden voorgelegd, maar uit de uitwerkingsonderzoeken blijkt wel al dat door het invoeren van een milieuzone met camera's in de openbare ruimte ~~is~~ het plaatsen van camera's en verkeersborden nodig is. Hiertoe zal een bebodingsplan worden gemaakt dat integraal onderdeel uit gaat maken van het verkeersbesluit.



## 6. Personeel en organisatie

Het voorstel voor invoeren van een milieuzone zal pas later aan de raad worden voorgelegd, maar uit de uitwerkingsonderzoeken blijkt wel al dat bij het invoeren van een milieuzone met camera's een groot aantal disciplines betrokken zal zijn. Dat vertaalt zich in een multidisciplinair team dat betrokken is geweest bij de voorbereiding van dit voorstel. Dit team, hoofdzakelijk bestaande uit gemeentelijke medewerkers, wordt ondersteund door externe partijen op het vlak van projectmanagement en advisering. Het multidisciplinaire team zal ook tijdens de implementatiefase, mogelijk in wisselende samenstelling, nodig blijven. Daarnaast is het noodzakelijk om, vanwege de complexiteit van het project, een projectmanager aan te stellen. De kosten voor personele inzet bij de invoering, zowel als voor de instandhouding zijn in de financiële paragraaf opgenomen.

### *Handhaving*

Bij de aanschaf van de programmatuur die nodig is voor de handhaving van de milieuzone zal gekozen worden voor een zo volledig mogelijk volautomatisch systeem. Zonder extra inzet van BOA's kan dit systeem echter nooit werken. Buiten op straat moet maandelijks een schouw plaatsvinden van de bebording en steekproefsgewijs zullen de bekeuringen moeten worden gecontroleerd. Ook zal bij een bezwaar tegen een bekeuring een uitdraai uit het systeem moeten worden gemaakt. Door het automatische systeem zal de inzet zo laag mogelijk worden gehouden, maar een extra ondersteuning op jaarbasis van 1,5 fte zal nodig blijven. Deze kosten zijn opgenomen in de raming.

## 7. Informatiemanagement en automatisering

Het voorstel voor invoeren van een milieuzone zal pas later aan de raad worden voorgelegd, maar uit de uitwerkingsonderzoeken blijkt wel al dat de milieuzone vraagt om een ICT-inrichting die de volgende gebieden dekt:

- de aanvraag/behandeling/betaling/afgifte/registratie van een ontheffing,
- het optuigen en onderhouden van een database met alle ontheffingen/uitzonderingen,
- het toetsen van alle gescande voertuigen op straat, het doorgeven van de gegevens van overtreders naar het CJIB en het in behandeling nemen van bezwaren.

De concrete inrichtingsvereisten van deze omgeving moeten in beeld worden gebracht middels een omvangrijk onderzoek, waaruit onze eisen en wensen rollen. De omgeving zal (wellicht Europees) moeten worden aanbesteed. Een dergelijke aanbesteding moet grondig worden voorbereid. Voor Maastricht is de milieuzone iets nieuws en gezien het kleine aantal milieuzones in het land zal een uitgebreid onderzoek moeten plaatsvinden om de eisen en wensen ten aanzien van de ICT-inrichting



van de handhaving goed in te vullen. Een goede optie daarom is om de vraag niet uit te werken, maar de markt de vraag te laten beantwoorden.

## 8. Financiën

Om inzichtelijk te maken wat het financiële effect is van het wijzigen van de scope van de milieuzone op basis van het landelijke harmonisatievoorstel is voor alle drie de varianten een raming opgesteld.

Bij het opstellen van de begroting, als uitwerking van het coalitieakkoord, was op dat moment nog geen variantenstudie aanwezig op basis waarvan een reële kostenraming gemaakt kon worden.

Duidelijk was echter wel dat het tot dan toe inschatte investeringsbedrag van € 1 mln niet voldoende zou zijn. Op basis van een ruwe inschatting en gegevens van andere steden is er toen voor gekozen om in het MJIP een investeringsbedrag van € 5 mln te reserveren. Daarbij is rekening gehouden met een afschrijvingstermijn van 20 jaar. Voor de exploitatielasten kon geen inschatting worden gemaakt van meerkosten door handhaving met camera's, waardoor de bedragen zoals opgenomen in het raadsbesluit van maart 2018 ongewijzigd zijn opgenomen in de begroting. Hierdoor is in de begroting afgerond € 86.000 structureel aan exploitatiegelden beschikbaar voor de milieuzone en in het Meerjaren investeringsplan (MJIP) een nog te voteren bedrag van € 5 mln gereserveerd.

In de tussenliggende periode zijn wij in staat geweest om samen met externe partijen op basis van voorbeeld steden als Amsterdam, Rotterdam en Utrecht, waar een milieuzone op eenzelfde wijze is ingericht, de investeringen en exploitatie voor de drie varianten per onderdeel inzichtelijk te maken.



Onderstaand zijn de drie varianten en bijhorende eerste kostenraming (Excl BTW waarbij BTW compensabel is) van de invoering en beheer van de milieuzone weergegeven:

	<b>Variant A</b>	<b>Initieel begroting 2019</b>	<b>Vershil</b>
Investeringsen (€)	2.631.872		
Investering sloopregeling	88.200		
Totaal investeringen	2.720.072	5.000.000	2.279.928
Exploitatie (€)	348.397	86.000	- 262.397

	<b>Variant B</b>	<b>Initieel begroting 2019</b>	<b>Vershil</b>
Investeringsen (€)	2.919.499		
Investering sloopregeling	90.800		
Totaal investeringen	3.010.299	5.000.000	1.989.701
Exploitatie (€)	363.397	86.000	- 277.397

	<b>Variant C</b>	<b>Initieel begroting 2019</b>	<b>Vershil</b>
Investeringsen (€)	2.896.595		
Investering sloopregeling	141.500		
Totaal investeringen	3.038.095	5.000.000	1.961.905
Exploitatie (€)	405.397	86.000	- 319.397

Er zijn drie manieren om de hogere exploitatielasten te dekken;

1. Vrijval kapitaallasten door lagere investering  
In de begroting 2019 is rekening gehouden met kapitaallasten voor een investering van €5.000.000. Echter zoals in de raming inzichtelijk wordt daalt het investeringsvolume tot (in variant B) €3.010.299. Dit betekend ook dat de kapitaallasten dalen, aangezien deze samenhangen met het investeringsvolume. Om de stijging van de exploitatielasten op te vangen wordt gebruik gemaakt van de vrijval van de kapitaallasten. Die vrijval is structureel (in variant B) € 110.000 per jaar. Hiermee kan de stijging van de exploitatielasten deels worden opgevangen.
2. Cofinanciering van derden.  
Er lopen positieve gesprekken over mogelijkheden tot substantiële cofinanciering. Hierover hopen we begin 2019 meer duidelijkheid te hebben.
3. Extra claim in de kaderbrief



De laatste optie is dat in de kaderbrief een extra claim wordt opgenomen voor de structurele exploitatielasten die niet kunnen worden gedekt uit beschikbare middelen.

Aangezien in deze nota sprake is van een eerste raming zal nadat er duidelijkheid is over de handhaving van Belgische en Duitse voertuigen en de aanbesteding een definitieve kostenraming in combinatie met een sluitend dekkingsvoorstel worden voorgelegd aan het college.

## 9. Aanbestedingen

Aanbestedingen zullen worden uitgevoerd conform het aanbestedingsbeleid.

## 10. Participatie tot heden

Zoals in alle voorgaande fases van het onderzoek naar de mogelijk maatregelen om de luchtkwaliteit in de (binnen)stad Maastricht te verbeteren heeft ook bij deze onderzoeken uitgebreid overleg plaatsgevonden met het Platform Luchtkwaliteit. In het platform is een brede vertegenwoordiging aanwezig van alle buurten waar de milieuzone direct dan wel indirect invloed op heeft. Daarnaast zijn er vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, landelijke transportorganisaties, vertegenwoordigers van ANWB, FEHAC, maar ook milieuorganisaties aanwezig, waaronder Milieudefensie Maastricht (voorheen Klaor Loch).

De opzet voor de onderzoeken is met hen voorbesproken, net als de resultaten van deze onderzoeken. Een uniform advies vanuit het platform kan echter niet gegeven worden, aangezien de belangen van de deelnemers hiervoor te ver uiteen liggen. De buurtvertegenwoordigers van vele buurten in en rond het centrum zijn overwegend positief ten aanzien van de milieuzone en zien de zone bij voorkeur nog verder uitgebreid.

Ten aanzien van het bedrijfsleven ligt dit anders. De ondernemers hebben zowel in het platform als schriftelijk aangegeven tegen de invoering van een milieuzone te zijn. Hun bezwaren zijn met name:

- een milieuzone levert slechts een zeer beperkte en tijdelijke verbetering van de luchtkwaliteit;
- het inzetten van een milieuzone als hefboom met het doel milieubewustzijn te creëren wordt afgewezen;
- de vignetten-systematiek is anders dan nationaal gangbaar;
- brommers en scooters moeten integraal onderdeel zijn;
- Green Deal Zes heeft geen rol van betekenis gespeeld bij de besluitvorming;
- het Europees verdrag voorziet niet in het uitwisselen van gegevens ter handhaving van de milieuzone.

Naast hun bezwaren tegen de milieuzone blijkt uit hun reactie ook een grote betrokkenheid bij het thema schone lucht en te nemen maatregelen. Ze onderschrijven expliciet het belang van schone



lucht en een emissieloze stad als einddoel. Ook onderschrijven ze de maatregelen (m.u.v. milieuzone) uit het coalitieakkoord en geven ze aan daaraan graag hun medewerking en bijdrage te leveren.

Het bedrijfsleven is een belangrijke partij bij het realiseren van de doelstellingen voor de luchtkwaliteit. Wij willen daarom ook graag in dialoog verder werken aan de maatregelen. Natuurlijk willen wij ook graag met hen (allereerst op een thema-avond specifiek voor alle geïnteresseerde ondernemers) ingaan op hun zorgen omtrent de milieuzone en deze zo veel mogelijk wegnemen. Zoals immers uit het bovenstaande blijkt, is met het wijzigen van de scope een deel van hun bezwaren weggenomen. Bovendien wordt op basis van de verrichte onderzoeken verwacht dat negatieve effecten voor het bedrijfsleven zullen meevallen. Daar waar negatieve effecten optreden, willen we deze (met name voor kleine ondernemers en zzp'ers) zo veel mogelijk beperken met mitigerende maatregelen, zoals een ontheffingenbeleid en sloopregeling. Tijdens de stadsronde zal vanuit het Platform Luchtkwaliteit door de diverse groepen vanuit hun eigen hoedanigheid advies aan de raad worden gegeven.

#### **11. Voorstel**

Akkoord te gaan met het raadsvoorstel waarin de raad wordt gevraagd om:

1. Te besluiten dat, gezien het landelijke harmonisatievoorstel, het invoeren van een milieuzone met vignetten niet mogelijk is en de uitwerkingsopdracht hiertoe in te trekken.
2. Kennisnemend van de resultaten van de uitwerkingsonderzoeken, akkoord te gaan met het wijzigen van de scope naar een milieuzone waarbij de handhaving niet met vignetten maar met camera's plaatsvindt.
3. De verdere voorbereiding van de implementatie van de milieuzone in Maastricht uit te stellen tot het moment dat er positief zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.
4. Het college opdracht te geven het voorstel voor het invoeren van een milieuzone ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen op het moment dat zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.



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

Medio 2019 zal een evaluatie moment plaatsvinden. Hierbij zal gekeken worden naar de stand van zaken met betrekking tot de handhaving van Belgische en Duitse voertuigen en zal op basis hiervan een voorstel gedaan worden voor de verdere voortgang van het project.