



## **Samenvatting**

Het college besluit de milieuzone Statensingel per 1-1- 2026 op te heffen en de bijbehorende bebording en camera's te verwijderen. Met het opheffen van de milieuzone Statensingel wordt er, naast kostenbesparing, voor gezorgd dat de onduidelijkheid voor de weggebruiker als gevolg van de dubbele bebording in combinatie met de zero emissie zone wordt weggenomen. Het stimuleren van het verschonen van het wagenpark, waarvoor de milieuzone destijds is ingericht, is inmiddels overgenomen door de zero emissie zone, waardoor de milieuzone haar functie hiervoor heeft verloren.

## **1. Beslispunten**

Het college van Burgemeester en wethouders besluit:

1. De milieuzone Statensingel op te heffen en de bijbehorende bebording en camera's te verwijderen.

## **Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 1 december 2025:**

Conform.



## **2. Aanleiding**

Sinds 1 maart 2010 is op de Statensingel in Maastricht een milieuzone voor vrachtwagens ingesteld om zo de overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen op de Cabergerweg aan te pakken en daarnaast de luchtkwaliteit in de binnenstad te verbeteren. De invoering van de milieuzone maakte onderdeel uit van het luchtkwaliteitsplan van Maastricht. In 2014 heeft er een evaluatie van deze milieuzone plaatsgevonden. Op basis van deze evaluatie is destijds besloten om deze milieuzone voor minimaal de duur van het landelijke convenant “Stimulering schone vrachtauto’s en milieuzonering” in stand te houden.

Inmiddels zijn de camera’s en bijbehorende software voor de milieuzone Statensingel aan vervanging toe. Daarnaast is het landelijke convenant per 1-1-2025 komen te vervallen en vindt er dus geen verdere verschoning van het wagenpark meer plaats door de milieuzone, omdat de toegangseisen niet meer worden aangescherpt. Het verder verschonen van het wagenpark is overgenomen door de zero emissie zone, waardoor de milieuzone haar functie hiervoor heeft verloren, Ook geeft de bebording van de milieuzone Statensingel naast de bebording van de zero emissie zone verwarring bij de weggebruikers. Om deze redenen is er een evaluatie van de milieuzone Statensingel uitgevoerd. Deze evaluatie laat zien dat de meerwaarde om de milieuzone Statensingel in stand te houden naast de zero emissie zone gering is. Op basis van deze evaluatie, de benodigde investeringen en de voornoemde onduidelijkheid in de bebording besluit het college de milieuzone Statensingel op te heffen en toe te zien op monitoring van de luchtkwaliteit ter plaatse door middel van het reeds aanwezige luchtmeetnet..

### **Evaluatie milieuzone Statensingel**

De Statensingel, die sinds 2010 een milieuzone is, valt net buiten het gebied van de zero-emissiezone. Het verschil tussen de zero-emissie-zone en de huidige milieuzone Statensingel zit vooral in de toegangseisen. De milieuzone Statensingel geldt alleen voor vrachtwagens en heeft een toegangsnorm van minimaal emissieklasse 6. De zero-emissiezone biedt op termijn alleen nog toegang aan emissieloze bestel- en vrachtvoertuigen en geldt in het hele centrum.

In tabel 10 van het onderzoek, dat door Buck Consultants International in 2024 is uitgevoerd, zijn de voor- en nadelen van het al dan niet opheffen van de milieuzone uitgewerkt. Omdat de nadelen door opheffing van de milieuzone naar verwachting minimaal zijn, de Cabergerweg geen toekomstige overschrijdingslocatie is en het in stand houden van de milieuzone voor vrachtverkeer onduidelijkheid



veroorzaakt in relatie tot de zero emissiezone wordt geadviseerd de milieuzone Statensingel per 1-1-2026 op te heffen.

### **3. Beoogd effect**

Met het opheffen van de milieuzone Statensingel wordt er, naast kostenbesparing, voor gezorgd dat de onduidelijkheid voor de weggebruiker als gevolg van de dubbele bebording wordt weggenomen.

### **4. Argumenten**

*Voor het opheffen van de milieuzone Statensingel zijn de volgende argumenten die uit het rapport van Buck naar voren komen.*

- 1.1 Geen extra kosten in de vorm van aanschaffen camera's, jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten en handhavingskosten. Deze kosten bedragen circa € 17.000,- per jaar.
- 1.2 Geen onduidelijkheid tussen regels milieuzone (vracht, emissie-klasse 6) en ZE-zone (bestel- en vracht, zero-emissie).
- 1.3 *Opheffen van de milieuzone leidt per saldo niet tot meer (of vervuilender) vrachtverkeer door de gemeente, alleen (mogelijk) tot lokale routewijzigingen.* De verkeerskundige structuur van de stad is sinds het invoeren van de milieuzone sterk gewijzigd. De A2 is ondertunneld. Verder is de westelijke aanlanding van de Noorderbrug verlegd. Hierdoor heeft de Statensingel een minder belangrijke functie gekregen in het stedelijk autonetwerk. Het verkeer maakt minder gebruik van de Noorderbrug om de file op de A2 te ontwijken en via de Noorderburg gaat het verkeer via de Belvederelaan en de Fort Willemweg richting België in plaats van via de singels naar de Via Regia en de Tongerseweg. Het verkeer dat wel op de Statensingel rijdt heeft vooral ook als bestemming het centrum of het Belgische achterland. Dit laatste is nu ook al een groot deel van het vrachtverkeer en kan, omdat het geen Nederlands verkeer is, nog steeds niet worden bekeurd. Het verkeer naar het centrum wordt steeds schoner als gevolg van de zero emissie zone in de binnenstad.



## **5. Kanttekeningen of risico's**

*Kanttekening bij het opheffen van de milieuzone Statensingel die uit het rapport van Buck komt:*

- 1.1 Emissieklasse 0-5 vrachtwagens kunnen weer rijden over de Statensingel, waardoor mogelijk plaatselijk en tijdelijk een verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt. Door het monitoren van de luchtkwaliteit met het luchtmeetnet kan bekeken worden of er een verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt, of deze inderdaad zoals voorspeld van tijdelijke aard is en of hierdoor grenswaarden worden overschreden. Indien nodig kunnen maatregelen worden getroffen.

## **6. Financiële gevolgen**

Bij het vervallen van de milieuzone Statensingel is het hiervoor bestemde budget van € 27.000,- per jaar niet meer nodig. dit structurele voordeel in de begroting zal worden verwerkt middels eerste bestuursrapportage 2026.

## **7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie**

Het intrekken van het verkeersbesluit voor opheffing van de zone zal gepubliceerd worden. Hiertegen kan bezwaar worden gemaakt. Na het nemen van het verkeersbesluit zullen de camera's en de bebording worden verwijderd.

## **8. Communicatie**

Voorliggend voorstel is besproken met het platform luchtkwaliteit.. Op basis van de opmerkingen is voorliggend voorstel verder verduidelijkt met de kanttekening dat het uiteindelijke voorstel om de milieuzone op te heffen niet gewijzigd is. De aanpassingen betreffen vooral tekstuele verduidelijkingen in de tekst van dit collegevoorstel naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen.