



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

SP-fractie
t.a.v. de heer Marcel Bonder

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht
WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Artikel 48 vragen inzake luchtkwaliteit Maastricht	11 juli 2016 Verzonden: 18-07-2016	--
BEHANDELD DOOR	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
AJJ (Astrid) Vermeulen	043 - 350 4402	2016-21457
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
astrid.vermeulen@maastricht.nl	043 - 350 4650	

Geachte heer Bonder,

Met uw brief van 24 juni 2016 stelde u een aantal vragen over de luchtkwaliteit in Maastricht. Onderstaand treft u de antwoorden op uw vragen aan.

1. Bij de bijeenkomst Frontamoer in maart jl. werd een groene wand bestaande uit inheemse planten (varens) gepresenteerd waarbij werd opgemerkt dat deze ook fijn stof afvangt. Wat vindt u van het idee om bij alle A2 tunnelmonden aan beide zijden van de weg een dergelijke groene wand te plaatsen? Wat is de effectiviteit op de hoeveelheid fijn stof bij de tunnelmonden?

Antwoord:

De meningen over de effectiviteit van groen op de luchtkwaliteit zijn verdeeld. Zeker is dat planten fijnstof vastleggen en stikstofoxiden kunnen binden. Dit gaat soms om grote goedklinkende hoeveelheden. Een volwassen stadsboom kan bijvoorbeeld jaarlijks bijna 1,5 kilo fijn stof binden. Het effect op de concentratie fijnstof in de lucht van een sterk verontreinigde omgeving is echter gering.

Stedelijke groenstructuren kunnen wel bijdragen aan de menging van de verontreinigde lucht met schonere lucht. Dit effect kan een bijdrage leveren aan de plaatselijke verlaging van de vuilconcentratie in de lucht. Wanneer echter de stedelijke groenstructuren te dicht op de bronnen (wegen) staan kan er een averechts effect optreden. Er ontstaan dan groene tunnels. Menging met schone lucht wordt dan juist verhinderd en de lokale concentraties verontreinigingen zullen juist groter worden.

CROW heeft onderzoek laten uitvoeren naar het effect van beplanting op de luchtkwaliteit in sterk verontreinigde situaties, waarin wettelijke grenswaarden werden overschreden. Uit dit onderzoek blijkt dat beplanting bij deze hoge concentraties geen significant effect heeft.

Bladverliezend groen heeft slechts in de periode dat de plant of de boom bladdragend is een noemenswaardig zuiverende werking op de luchtkwaliteit. Ook is er nog niet veel onderzoek beschikbaar dat de effecten van groen kwantificeert. Wel is duidelijk dat groen wel degelijk verontreinigingen kan opnemen of vasthouden. Dit geschiedt op verschillende manieren: ten eerste worden zeer kleine fijnstofdeeltjes (PM_{0,1}) als gassen door de bladmondjes van de plant opgenomen en opgeslagen. De door de menselijke activiteiten, zoals verkeer, geproduceerde fijnstofdeeltjes (PM₁₀ waarvan het grootste gedeelte PM_{2,5}) zijn groter en kunnen niet door de



DATUM
11 juli 2016

bladmondjes worden opgenomen. Deze deeltjes slaan neer op het bladoppervlak, worden tijdens regenbuien afgespoeld naar de grond en vallen met het blad op de grond of blijven zweven. Uiteraard hebben ook stammen en takken van planten een vergelijkbare functie. Over het algemeen geldt hoe ruwer en hoe meer oppervlak het blad, des te groter de effectiviteit. Van de deeltjes die neerslaan op bomen bestaat slechts 15-22% uit fijnstof $PM_{2,5}$ en het overige deel uit grotere deeltjes fijnstof PM_{10} .

Wat groen kan betekenen voor de verbetering van de luchtkwaliteit hangt dus af van veel factoren. Uiteraard van het soort groen, van de afmeting van het groen, de positionering van het groen ten opzichte van de vervuulende bron, van de weersinvloeden en van de bodemkenmerken. De vraag "wat de effectiviteit is van groene wanden bij de tunnelmonden?" kan dus niet zondermeer beantwoord worden.

2. Bovenop de A2-tunnel is voorzien in een parkachtige omgeving door onder andere de aanplant van ondiep wortelende bomen zoals zilverlindes. Ter plaatse van het gebied tussen de Voltastraat, Noormannenstraat en N2 bevindt zich een braak liggend terrein met veel jonge bomen; hier is cadeautje van de natuur voor de groene loper. In hoeverre kan dit bos in wording blijven gehandhaafd?

Antwoord:

Ik neem aan dat u hiermee doelt op het voormalige KPN terrein; de huidige Viking site, zie de rechthoek op onderstaand plaatje. Dit gebied is gelegen tussen Noormannensingel, prof. Cobbenhagenstraat, N2 en de voormalige sportterreinen van het St. Maartenscollege. Het gebied heeft, overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan, de bestemming woningbouw en dat verdraagt zich niet met een 'bosgebied'. Daarbij komt ook nog dat er in dit gebied ongewenste ontwikkelingen zijn zoals zwerverslaapplaatsen, drugshandel en illegaal storten. Omwonenden hebben al laten weten dat zij het groen dat zich daar heeft gezaaid niet op prijsstellen en vragen regelmatig om het gebied op te schonen. Het 'bosgebied' zal dan ook in de toekomst niet gehandhaafd kunnen blijven.





DATUM
11 juli 2016

3. Bij 80km/uur is de verbanding van de automotor het beste en dan is de uitstoot van fijn stof het minste. In het ontwerp van de tunnel wordt een maximum snelheid voorgesteld van 80km/uur bij plaatselijk verkeer en 100km/uur bij doorgaand verkeer. Echter, zonder controle zullen vele auto's te hard rijden. Is het mogelijk om een trajectcontrole in te stellen ter plaatse van de A2-tunnel?

Antwoord:

Over het plaatsen van trajectcontrole hebben besprekingen met de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, plaatsgevonden. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat bevestigd dat in alle vier de tunnelbuizen trajectcontrole gaat plaatsvinden.

4. Vindt na openstelling tunnel ter plaatse van beide tunnelmonden een controle plaats van de luchtkwaliteit? Zo ja, hoe en waar precies? En wat gebeurt er als de luchtkwaliteit wordt overschreden?

Antwoord:

De toekomstprognoses voor de tunnelmonden geven aan dat er geen sprake is van een overschrijding van normen. Er is zelfs sprake van een significante verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De dubbellaags tunnel zorgt voor een belangrijke verbetering van de luchtkwaliteit in Maastricht oost. Omdat 80% van het autoverkeer onder de grond verdwijnt zijn stilstaande auto's met draaiende motoren verleden tijd. Bovendien wordt het sluipverkeer door tunnel uit de omliggende wijken gehaald. Dit betekent een betere luchtkwaliteit in de stad en heeft daarmee ook een positief effect op de gezondheid.

Na openstelling van de tunnel zal bij de tunnelmonden de luchtkwaliteit gemeten gaan worden. Het meetstation aan de noordzijde is al gereed en is geplaatst ter hoogte van Kasteel Hillenraadweg 103. Voor het meetstation aan de zuidzijde wordt op dit moment in overleg met Avenue2, projectbureau A2 en de provincie naar een locatie gezocht. Naar verwachting zal dit meetstation in de eerste helft van 2017 gerealiseerd worden.

De luchtkwaliteitsmetingen van deze meetstations zullen monitoren hoe de luchtkwaliteit zich nabij de tunnelmonden gaat ontwikkelen. Indien de meetresultaten hiertoe aanleiding geven zal gekeken worden of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig / effectief zijn.

5. Bent u op de hoogte van een toename van luchtwegklachten als gevolg van bouwverkeer in de straten grenzende aan de A2 tunnel? Wordt de lucht op dit moment gemeten bovenop de A2-tunnel? Indien nee, waarom niet? Bent u van plan dit alsnog te doen en indien ja, wanneer? En hoe zit dit bij bouwprojecten zoals de aanlanding Noorderbrug?

Antwoord:

Bij de GGD is geen onderzoek bekend waarin een toename wordt geconstateerd van het aantal huisartsenbezoeken van mensen met luchtwegklachten gerelateerd aan de omgeving / A2-werkzaamheden.

Binnen het project A2 Maastricht is er in 2013 één keer een melding geweest van een huisarts die binnen zijn praktijk een toename van de klachten zag bij een aantal patiënten. Naar aanleiding van deze melding heeft GGD in samenwerking met projectbureau A2 een bijeenkomst/overleg georganiseerd voor alle huisartsen in de wijken langs het project en voor de longspecialisten van het MUMC+. Omdat er geen aanmeldingen waren en er ook niet op een andere manier contact is gezocht met GGD en Projectbureau A2 heeft er uiteindelijk geen bijeenkomst plaatsgevonden. Wel heeft overleg plaatsgevonden met de huisarts die zich gemeld had en de GGD en Projectbureau A2. Dit gesprek heeft niet geleid tot verdere acties.



DATUM
11 juli 2016

Daarnaast zijn signalen vanuit de omgeving, die gemeld werden bij de Servicelijn Maastricht Oost, door de GGD opgepakt.

Het bouwverkeer en de bouwwerkzaamheden hebben, vooral in de jaren 2012 tot 2014, tot hinder en klachten geleid. Bij de Servicelijn Maastricht Oost konden mensen dit melden. Dat is ook gebeurd. In die gevallen waarbij er zorgen en vragen over gezondheid in relatie tot de bouwwerkzaamheden waren, heeft de GGD persoonlijk contact gehad met de melder. Door middel van huisbezoeken door de GGD zijn deze burgers persoonlijk benaderd. De GGD heeft zowel richting burgers als ook projectbureau A2 geadviseerd over maatregelen om in de tijdelijke fase van veel bouwactiviteiten en bouwverkeer de overlast en mogelijke gezondheidsklachten zoveel mogelijk te beperken.

Gedurende de gehele bouwperiode zijn en worden er luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd in het provinciale meetstation aan de Nassaulaan. Deze metingen zijn online te volgen via www.luchtmeetnet-limburg.nl. Wanneer er sprake was van een verhoogde meetwaarde, bijvoorbeeld bij veel stofvorming door werkzaamheden bij langdurig droog weer, is dit direct gemeld bij Projectbureau A2 en zijn passende maatregelen genomen zoals het extra sproeien met water.

6. Welke euronorm van het bouwverkeer wordt gebruikt bij werkzaamheden op en bij de A2-tunnel? En hoe zit dit bij bouwprojecten zoals de aanlanding Noorderbrug?

Antwoord:

Voor A2 Maastricht moeten we terug in de tijd. Begin 2012 hebben Avenue2 en projectbureau A2 Maastricht o.a. met de koepelorganisatie A2-Buurtenplatform en een van haar leden het Buurtplatform Wittevrouwenveld indringend gesproken over de aanpak van euronormen voor vrachtauto's.

Daarbij is ook uitgelegd dat een eerdere toezegging van Avenue2 ten tijden van de aanbesteding dat alle vrachtauto's zouden voldoen aan euronorm V in de praktijk van de uitvoering niet realistisch bleek te zijn. Voor menig kleinere onderaannemer bleek het financieel onmogelijk om de vrachtauto's te vervangen. Tegelijkertijd was het werken voor Avenue2 noodzakelijk om het hoofd boven water te houden. Vandaar is er destijds een vernieuwde afspraak gemaakt om te streven naar de inzet van een economisch en milieutechnisch zo optimaal mogelijk wagenpark.

De Europese emissiestandaard voor de productie van nieuwe vrachtauto's wordt sinds 1992 voortdurend aangescherpt. De klassering euronorm V is ingegaan eind 2009. Dit betekent dat alle nieuwe voertuigen die nadien worden geproduceerd hieraan moeten voldoen. Het betekent niet dat alle overige voertuigen van de weg moeten worden gehaald.

Projectbureau A2 Maastricht en de gemeente Maastricht onderstrepen het belang om het voertuigenpark in de loop der tijd steeds schoner te maken. Maar parallel was en is er óók de afspraak om zoveel mogelijk gebruik te maken van regionale en lokale (grond)transportbedrijven. Een bewuste keuze om de lokale economie te stimuleren. Het ging destijds in totaal om meer dan 30 verschillende bedrijven die reden voor Avenue2. Daarnaast hadden en hebben regionale en lokale bedrijven kortere aanrijdroutes (en dus een lagere totale NO₂-uitstoot).

De aanpak sloot aan op het beleid van het college van Maastricht: "richt je als grote opdrachtgever op het behoud van regionale werkgelegenheid en het stimuleren van duurzame aanpassing van het vrachtwagenpark."

Avenue2 heeft in 2013 bij alle onderaannemers opnieuw een rondvraag gedaan. Deze laat zien dat er door iedereen duidelijke inspanningen geleverd om zoveel mogelijk gebruik te maken van moderne vrachtauto's. Avenue2 concludeert dat in 2013 gemiddeld 60% van de ingezette vrachtauto's



DATUM
11 juli 2016

euronorm IV of euronorm V had. Een verdubbeling ten opzichte van begin 2012, toen 30% van de ingezette vrachtauto's euronorm IV of euronorm V had. Transportbedrijven die voor Avenue2 rijden zijn ondermeer GCL (bestaande uit Janssen en Leenaerts), L'Ortye, Van Grunsven, Dirix, Bertholet en Aarts.

Vooruitblik

Ook in de toekomst zal Avenue2 er op toezien dat zo veel als mogelijk euronorm IV en euronorm V vrachtauto's worden ingezet. Hetzelfde geldt voor de uitvoering van de werkzaamheden bij bouwprojecten zoals de aanlanding van de Noorderbrug. Toch moeten we realistisch zijn en zal het ook de komende jaren niet mogelijk zijn om de werkzaamheden volledig uit te voeren zonder de inzet van euronorm III vrachtauto's. Vooral op piekmomenten is de bouwer afhankelijk van de beschikbaarheid van voertuigen in de markt en is het onvermijdelijk dat ook vrachtauto's met euronorm III worden ingezet. Het doel zal wel zijn hier in de planning rekening mee te houden en dit zodoende zoveel mogelijk proberen te voorkomen.

7. Wordt er inmiddels gehandhaafd op de venstertijden toeleveranciers binnenstad? Wat is het resultaat hiervan?

Antwoord:

Er wordt inmiddels enkele weken gehandhaafd op de eindtijd van de venstertijden. In eerste instantie werd bij overtredingen gewaarschuwd. Inmiddels is men overgestapt op bekeuren. Het aantal overtredingen is beperkt.

8. Is het u bekend dat ondernemers de sleutel hebben van de toegangspaaltes? Wat gaat u hiertegen doen?

Antwoord:

Een beperkt aantal ondernemers en bewoners heeft sleutel van paaltjes om toegang te hebben tot hun pand. Binnen het gebied met venstertijden gelden voor alle gebruikers dezelfde regels. Dus ook deze bewoners en ondernemers met sleutel mogen niet laden en lossen op de openbare weg buiten de venstertijden. Enige uitzondering betreft partijen met een ontheffing zoals geldtransportwagens en hulpdiensten. Op verschillende locaties in het gebied gelden op basis van maatwerk afwijkende regels, maar deze gelden ook voor alle gebruikers.

Hoogachtend,

Gerdo van Grootheest,
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen, Natuur en Milieu