

Gezaghebbend simpel

11 miljoen kost het volgens Haskoning om in Maastricht een dag langer te leven

Willen wij voor een dag bijna 100 Euro per inwoner betalen?

Niet om alleen een milieuzone te hebben!

Wel om een heleboel andere dingen

Besparing

- schone lucht bespaart ook ellende van ziekten van de luchtwegen
- schone lucht voorkomt ziekteverzuim en bevordert zo de productiviteit
- alternatief vervoer is veel minder duur in operationele kosten en in investeringen
- alternatief vervoer bevordert gezonde beweging ,er worden dus veel meer kosten vermeden!

Kwaliteit en veiligheid

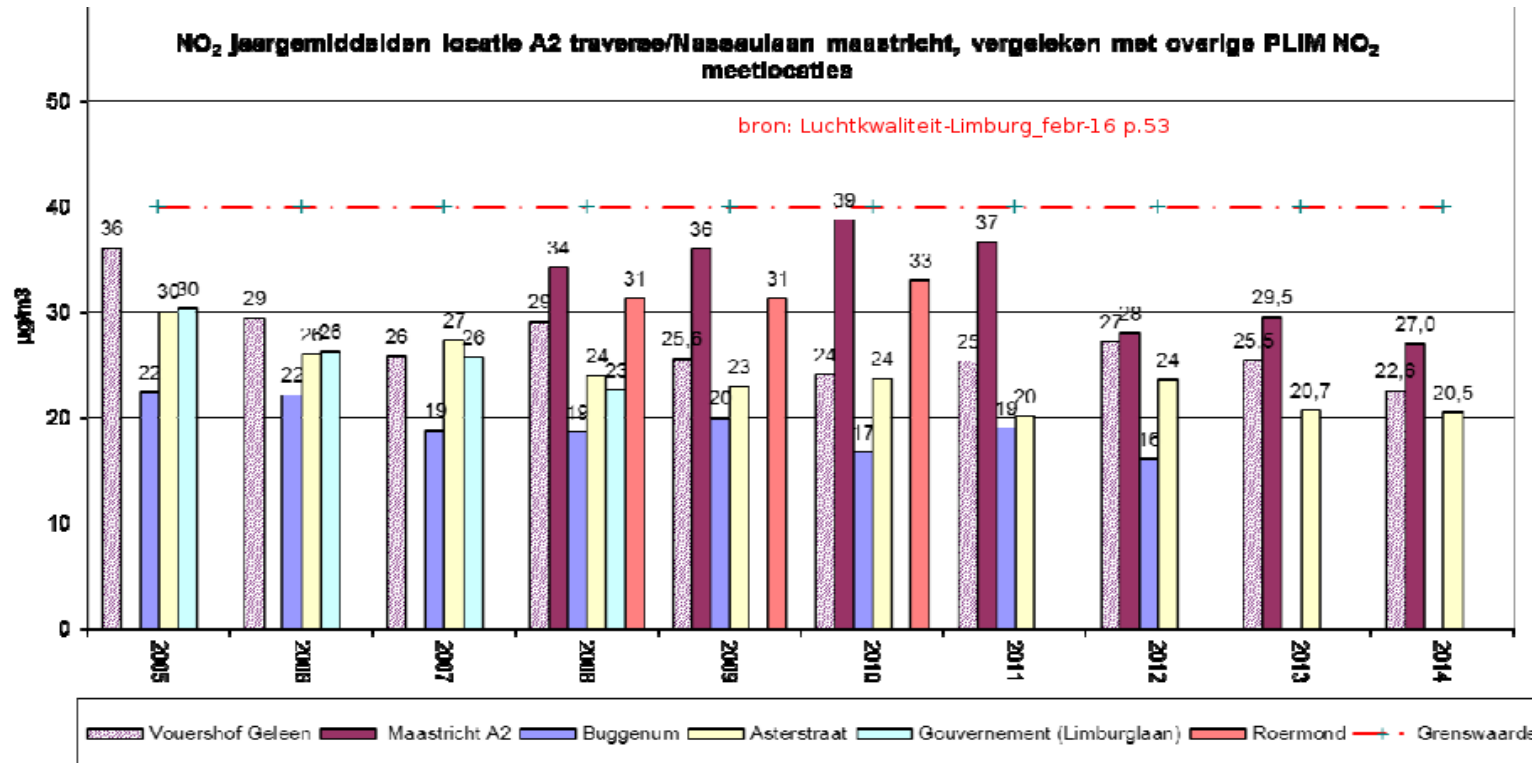
- milieuzone is geen doel, maar een noodzakelijke stap om de stad autoluwer te maken
- de autoluwe binnenstad is veiliger, schoner, mooier en gezonder
- in de autoluwe binnenstad zijn de voetganger en fietser de norm; een gezonde stad met gezonde inwoners/bezoekers
- de hele binnenstad autoluw is een logische volgende stap en niet bedreigender dan de autoluwe Grote Staat



Fig 2.2.2

bron: Luchtkwaliteit-Limburg febr-16 p.52

Dalende trend?





- De Fietsersbond is blij dat voor de verkeersinfrastructuurwest voor goede fietspaden wordt gekozen. De keuze om de paden op te voeren voor de zg. Interparochiale weg is niet effectief en ook niet onderbouwd.
- De Fietsersbond is verheugd dat in 2017 een nieuw Fietsplan wordt opgesteld. Wel maakt de bond zich zorgen over de doorlooptijd. Het ambtelijk apparaat is momenteel onderbezet en dat dreigt een weerslag geven op het plan en de reeds vertraagde lopende projecten.
- De Fietsersbond biedt aan zich samen met de gemeente in te spannen voor een goed plan. De bond wijst af om gebruikt te worden voor het geven van semi-professionele adviezen die onbetaald blijven en naar goeddunken al of niet ingezet worden.

Vragen?

- Haskoning stelt dat de lucht vanzelf schoner wordt. In Europa leeft een traditie van stevig verzet en lobby van industrieën tegen schone lucht. Van wie zijn data afkomstig voor de *voorspellingen* dat de voertuigen schoner worden? Van VW, Chrysler/Fiat? Het rapport van ICCT wijst op het verschil tussen de letters en de werkelijkheid. <http://www.theicct.org/nox-europe-hdv-ldv-comparison-jan2017>
- Hoe kan men zeggen dat de lucht schoner wordt terwijl er belangrijke indicatoren (Roet, < PM 2,5, bloedvervuiler) zijn waarvoor geen wettelijke grenzen gelden
- Waarom wordt een goedkope maatregel als het verlagen van de snelheid (Noorderbrug, A2 tunnels) niet genoemd en berekend?
- In Nederland wordt in het NSL met berekeningen vastgesteld wat de milieubelasting van het verkeer is. Maastricht negeert hierbij het wegtype en de congestiefactor. Hoe kan men dan beweren dat voldaan wordt aan de Europese normen
- De jaargemiddelden van de provincie Limburg laten geen duidelijke daling zien (behalve voor 2014 voor PM 2,5). Hoe is dit mogelijk?

Liever schone lucht en schone handen

► Toezicht Europa en lidstaten heeft volledig gefaald, zeggen onderzoekers

Politici vrijuit na dieselgate

Geen enkele politicus wordt gestraft voor dieselgate, het schandaal rond de dieselauto's van Volkswagen. Europese toppolitici waren al jaren op de hoogte, vermoedt een onderzoekscommissie. Die zegt dat ze is tegengewerkt bij het zoeken naar bewijs.

Frans Boogaard
Peter Groenendijk
Brussel

De 'commissie dieselgate', die bestaat uit 45 Europarlementariërs, deed een jaar lang onderzoek naar

de sjoemelsoftware van autofabrikanten en de rol van politici. Deze krant sprak met vijf hooggeplaatste leden van de commissie. Zij stellen dat Europa en de lidstaten in de zaak volledig hebben gefaald in hun toezicht op de auto-industrie: er waren talloze aanwijzingen voor het gesjoemel van de bedrijven.

„Maar de heren sluiten de rijen, zeggen dat ze van niks wisten en dekken elkaar”, zegt Mark Demesmaeker, vicevoorzitter van de onderzoekscommissie. „Ons onderzoek moest de onderste steen boven krijgen, maar ik vrees dat veel onder de radar blijft.” De onderzoe-

kers zeggen te zijn tegengewerkt door de Europese Commissie, die lange tijd weigerde om belangrijke documenten en interne e-mails vrij te geven. Ook weigerden diverse hoofdrolspelers lange tijd te worden verhoord. Commissielid Ger-



De heren sluiten de rijen, zeggen dat ze van niks wisten en dekken elkaar

—Mark Demesmaeker

ben-Jan Gerbrandy (D66): „Ik geloof dat nog steeds dingen worden achtergehouden.”

Dieselgate draait om Volkswagen en andere automakers, die gebruikmaakten van sjoemelsoftware. Die zorgde ervoor dat hun auto's bij laboratoriumtests binnen de uitstootnormen bleven, terwijl ze op de weg vele malen meer stikstof uitstootten dan toegestaan. Daardoor rijden nu ruim 30 miljoen auto's in Europa rond, die tot twintig keer meer vervuilen dan wettelijk is toegestaan. Elk jaar komen daarvoor 70.000 Europeanen vroegtijdig te overlijden. Het rapport van de

onderzoekscommissie wordt in maart gepresenteerd. Dat toppolitici bewust hebben gedoogd dat de autobedrijven fraudeerden, is niet gebleken. Gerbrandy: „Ik heb het sterke vermoeden dat jaren geleden van bovenaf is gezegd: stop, dit gaan we niet verder onderzoeken, want dat kost de auto-industrie te veel geld. Maar we hebben geen bewijs.” De onderzoekers zijn verbitterd over het resultaat. Demesmaeker: „De bevolking is belazerd, en dit onderzoek was de kans om het vertrouwen in Europa een klein beetje terug te winnen.”

► P10