

## **Verslag vergadering raadsronde raadszaal d.d. 31 januari 2017**

Verslag: mevrouw Sinsel

### Luchtkwaliteit (peiling in raadsronde)

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: de dames Canisius en Van Ham en de heren Barendse, Nicky Beckers, Bonder, Geelen, Janssen, Hameleers, Jongen, Pauly, Sabel, Sondeijker en Van der Gugten

College: wethouder Van Grootheest

Voorzitter: de heer Erckens

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

**De voorzitter** opent om 19.02 uur de vergadering. De voorzitter deelt mee dat de afgelopen weken een misverstand is ontstaan over de behandeling van de onderwerpen luchtkwaliteit en de verkeersmaatregelen Maastricht-West. De voorzitter deelt mee dat het presidium heeft besloten om de fracties tussentijds in het proces te peilen. Het doel van deze bijeenkomst is om te informeren over resultaten onderzoek maatregelen luchtkwaliteit Maastricht en verkeersmaatregelen Maastricht-West. De centrale vraag aan de raad is of de raad wil overgaan tot verdere invulling en concretisering van een maatregelenpakket luchtkwaliteit Maastricht en de verkeersmaatregelen Maastricht-West. De eerste peiling over de voorstellen heeft plaatsgevonden in de raadsronde van 17 januari 2017. Deze ronde stond met name in het teken van het stellen van vragen door de fractiewoordvoerders en de beantwoording daarvan door de wethouders Van Grootheest (luchtkwaliteit) en Aarts (verkeersmaatregelen Maastricht-West). Afgesproken is toen dat daarmee alle informatie is uitgewisseld en dat in de nieuwe ronde op 31 januari 2017 de discussie plaats kan vinden over de echte peilpunten. Het college heeft op basis van de eerste ronde ook nog aanvullende informatie verstrekt en vragen beantwoord. De bedoeling vandaag is dat de fracties een richting aangeven voor het college waarmee het college vervolgens op pad gaat. Daarna zal het college weer bij de gemeenteraad terugkomen.

Het **CDA** (Geelen) heeft een punt van orde. Naar aanleiding van de vorige vergadering heeft de fractie onder andere overleg gehad met de wethouder over de ontstane verwarring. Bij de totstandkoming van dit rapport zijn veel, met name vervoersorganisaties betrokken. Wordt dit uiteindelijk een raadsbesluit of een startbesluit? Worden de besluiten ook aan de andere organisaties voorgelegd?

**Wethouder Van Grootheest** deelt mee dat het CDA inderdaad met wethouder Aarts heeft gesproken. De wethouder geeft aan dat bij de luchtkwaliteit een lang traject is doorlopen waarbij kansrijke maatregelen zijn geïnventariseerd. Deze zijn vervolgens vertaald door Royal HaskoningDHV in haalbare maatregelen. Daarover ligt het rapport voor. Het college wil graag – om recht te doen aan het proces – van de raad richtinggevende uitspraken die door het college uitgewerkt kunnen worden. Daaruit zal een pakket komen. Zaken waarin de raad een raadsbevoegdheid heeft, worden aan de raad voorgelegd. Verder zal het college de raad op de hoogte stellen van overige zaken. Het college komt dus terug naar de raad en als de raad besluiten moet nemen, worden deze in het reguliere proces aan de gemeenteraad voorgelegd. Voor de andere aspecten gebeurt dit ook in overleg met de andere partijen.

**D66** (Jongen) is een voorstander van een totaalpakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit aan te pakken, ook al is de invloed daarvan op lokaal niveau in eerste instantie beperkt. Men kan namelijk niet alleen wijzen naar de buurgemeenten en -landen en zelf niets doen. D66 wil graag beginnen en niet te lang praten. D66 is een voorstander van een milieuzone voor het vrachtverkeer, bestelauto's en personenauto's en een verkeersluwere binnenstad. D66 is ook een voorstander van een milieuzone voor snor- en bromfietzers. D66 vraagt verder naar de stand van zaken van het voornemen om bromfietzers op meer plaatsen in de stad van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Ten aanzien van de stadsdistributie merkt D66 op dat iedere vrachtwagen minder in het centrum winst is, niet alleen voor het milieu maar ook voor de verkeersveiligheid. D66 voegt toe dat al twintig jaar over de realisatie van stadsdistributie wordt gesproken. D66 vindt dan ook dat het college meer dwingende maatregelen mag uitwerken. Ten slotte is D66 voor minder vervuilende voertuigen op de weg en daarom is het belangrijk om mensen te stimuleren om deze voertuigen uit het verkeer te halen.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Sondeijker) vindt de luchtkwaliteit ook van groot belang. De fractie heeft geen specifieke vragen over het rapport. De uitgezette lijnen zijn duidelijk. De fractie wil dan ook graag zaken aanpakken. Het begin is in ieder geval gemaakt.

De **SP** (Bonder) is er niet van overtuigd dat de luchtkwaliteit in de gemeente Maastricht wordt bepaald door de achtergrondconcentratie. Auto's worden misschien wel schoner, maar volgens het CVB neemt het wagenpark ook toe. In Maastricht zal dit ongetwijfeld niet anders zijn. De luchtvervuiling leidt ook tot een grote kostenpost en dat is meer dan de 12 miljoen euro die men nu schat. Als men niets doet, is elke Maastrichtenaar mogelijk 500 euro kwijt aan luchtvervuiling.

Verder ontbreekt in het rapport van Royal HaskoningDHV een kosten-batenanalyse en een onderzoek van de specialist milieu-immunologie. De SP kan het rapport dan ook niet goed beoordelen. De SP is ook voorstander van een milieuzone. De fractie stelt voor om het vignettensysteem dat Aken en Keulen hanteert ook te bekijken. Verder zal de SP nog schriftelijke vragen stellen. De SP is ook een voorstander van een P&R om de binnenstad meer te ontlasten. Hierover zal de SP nog schriftelijke vragen stellen. Verder vraagt de SP meer aandacht voor de stadsdistributie. De SP deelt in dezen de opvatting van D66.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) onderkent dat de luchtkwaliteit van grote invloed is op de gezondheid van de inwoners van Maastricht. De fractie onderkent ook de beperkingen van gemeentelijke maatregelen. Vervuilende factoren liggen ook in het buitenland en de ligging van Maastricht zorgt ervoor dat er minder doorstroming is. De fractie onderkent verder ook dat bepaalde technische ontwikkelingen snel kunnen gaan. Daarop moet men snel en flexibel kunnen reageren. Indien men milieumaatregelen koppelt aan de verkeersveiligheid dient men meer belangen, is er meer draagvlak en zijn de kosten dus minder van belang. De fractie wil graag beginnen met een algemeen verbod op de meest vervuilende vrachtwagens en op bestelwagens, personenauto's, brommers en scooters als een overgangsmaatregel naar strengere maatregelen. De fractie wil dus starten met de meest vervuilende zaken waarbij ook ruimte is voor ontheffingen. Het verplaatsingseffect naar woonstraten moet worden vermeden. De fractie is echter geen voorstander van de sloop- en de subsidieregeling vanwege het geringe effect, de mogelijk oplopende kosten en de fraudegevoeligheid. Bovendien wordt daarmee 'slecht gedrag' bevoordeeld. Verder moeten bij de stadsdistributie meer verplichtingen komen met de mogelijkheid van tijdelijke ontheffingen. Het overladen kost echter ook geld. De fractie wil zoeken naar een goede balans. Ook wil de Seniorenpartij aandacht besteden aan de houtstook. Dat is met name in de winter een probleem. De fractie denkt daarbij aan voorlichting en handhaving.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) vindt een milieuzone de meest kansrijke maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit geeft veel winst, met name winst aan gezonde levensjaren. Uit onderzoeken blijkt namelijk dat luchtvervuiling bij veel gezondheids- en concentratieproblemen van kinderen en volwassenen een grote rol speelt. De fractie denkt echter ook aan winst voor de natuur, bijvoorbeeld voor de Sint Pietersberg. Het positieve effect van een milieuzone kan in toekomst ook nog worden verhoogd door de verhoging van de euronormen en (elektrische) stadsdistributie. Dit moet echter in goed overleg met de bewoners en de ondernemers gebeuren. Dat men in 2030 aan de normen zal voldoen, is gebaseerd op de huidige verwachtingen. Misschien komt die verwachting echter niet of veel later uit? Daarmee is dit een onzekere factor waardoor men zich zeker niet moet laten (ver)leiden om op korte termijn geen maatregelen te nemen.

De **VVD** (Beckers) vraagt per interruptie welk onderzoek de Liberale Partij Maastricht dan wel wil zien. In het rapport van Royal HaskoningDHV staan namelijk bepaalde cijfers. De VVD gaat ervan uit dat Royal HaskoningDHV een gedegen onderzoek heeft gedaan.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) vindt dat het rapport is gebaseerd op onzekere factoren. Het is een verwachting dat het verkeer schoner wordt. De fractie wil dit niet afwachten en graag nu maatregelen nemen.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Sondeijker) zet ook vraagtekens bij de stelling dat in de nabije toekomst het aantal auto's in het verkeer zal afnemen. De fractie ziet dit namelijk niet in de dagelijkse praktijk. Gezinnen hebben immers steeds meer auto's in gebruik.

De **SP** (Bonder) voegt toe dat volgens het CVB sinds 2015 het autoverkeer toeneemt.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) vindt het ook de vraag of er echt meer minder vervuilende auto's zullen komen en of het huidige wagenpark wordt vervangen door minder vervuilende auto's. Royal HaskoningDHV geeft deze onzekere factor ook aan.

De fractie vindt verder dat men zich niet moet laten (ver)leiden om geen maatregelen te nemen tegen de luchtvervuiling. De Liberale Partij Maastricht is een voorstander van een milieuzone samen met ondersteunende maatregelen zoals een bewaking van de snelheid op wegen waar dit mogelijk is, bijvoorbeeld op de Noorderbrug.

Verder staat in de brief van staatssecretaris mevrouw Dijkstra van 26 januari 2016 onder andere dat een gemeente de houtstook door particulieren door middel van de APV kan reguleren. De Liberale Partij Maastricht vraagt aan de wethouder om dit nader te onderzoeken. Hoe geloofwaardig is de gemeente indien men enerzijds burgers en scholieren bewust maakt van het belang van schone lucht en ook (inter)nationaal lobbyt en anderzijds zelf niet het goede voorbeeld geeft om de luchtkwaliteit te verbeteren door niet de meest vergaande maatregelen te nemen?

**Partij Veilig Maastricht** (Hameleers) sluit aan bij de opvatting van de Liberale Partij Maastricht. De fractie heeft er moeite mee dat geen goed openbaar vervoer wordt geregeld terwijl men wel mensen uit de binnenstad wil weren.

De **VVD** (Beckers) memoreert aan het betoog van de VVD van 2 weken geleden. De VVD ondersteunt 3 van de 4 peilpunten niet. De VVD is er ook niet van overtuigd dat een milieuzone de luchtkwaliteit in Maastricht zal verbeteren. Bovendien blijkt uit het rapport dat de luchtkwaliteit in 2030 in Maastricht al veel beter zal zijn dan vandaag de dag. Daarnaast zijn ook al heel veel maatregelen door wethouder Aarts ingezet.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) merkt per interruptie op dat deze maatregelen niet voldoende effect hebben opgeleverd. Er zijn immers vele moties aangenomen waarin het college wordt opgeroepen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren.

De **VVD** (Beckers) is ook een voorstander van een betere luchtkwaliteit in de stad. Nu wordt echter 11 miljoen euro uitgegeven om het voldoen aan de WHO-normen 2 jaar te vervroegen. Dit staat ook in het rapport. De fractie vraagt om met feiten te komen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) zet vraagtekens bij de verwachting van Royal HaskoningDHV dat men in 2030 de normen zal halen.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat het hele leven een verwachting is. Het rapport blijft dus ook een verwachting. In het onderzoek staat duidelijk dat de effectiviteit van een milieuzone zeer beperkt is. Bovendien voldoet Maastricht al aan de wettelijke normen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) antwoordt dat de WHO-norm gericht is op de gezondheid. De wettelijke normen zijn echter uitkomst van een politiek en maatschappelijk proces. De Liberale Partij Maastricht vindt dat men voor de gezondheid de meest vergaande normen moet invoeren. Dit mag ook geld kosten.

De **VVD** (Beckers) deelt mee dat de wettelijke normen in het Europese en nationale parlement zo zijn afgesproken. Indien nodig, moeten deze gremia de normen aanpassen. De VVD ziet het gewenste effect niet en zeker niet in relatie tot de kosten. De VVD is dan ook tegen de peilpunten 1, 2 en 4. Verder vindt de VVD stadsdistributie in principe een goed idee, maar dit moet wel primair vanuit de ondernemers zelf komen.

**D66** (Jongen) vraagt per interruptie hoelang de VVD hierop nog wil wachten.

De **VVD** (Beckers) vindt dat draagvlak voor de maatregelen moet bestaan. Dit moet dan ook in overleg met de lokale ondernemers gebeuren.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) vraagt per interruptie hoe de VVD denkt over de koppeling van milieumaatregelen aan de verkeersveiligheid.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat de SPM geen concrete maatregelen voorstelt.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) denkt bijvoorbeeld aan het instellen van 30 km-zones.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat het instellen van een 30 km-zone het standpunt van de VVD over een milieuzone niet verandert. De fractie wil echter wel altijd kijken naar concrete voorstellen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Het **CDA** (Geelen) merkt op dat in het coalitieakkoord een heldere opdracht staat om de luchtkwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld door het plaatsen van informatieborden. Het CDA vindt dan ook dat men met die opdracht stevig aan de slag moet gaan. Het CNME is ook bezig met het vergroten van het bewustwordingsproces. Het CDA heeft dit onderwerp intern diepgaand besproken en heeft ook bekeken welke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit mogelijk zijn. Het CDA wil graag samen bekijken hoe het geld optimaal ingezet kan worden. Het CDA vindt dat met de inzet van de 11 miljoen euro een te geringe waarde wordt gecreëerd. Het CDA is een voorstander van een volwaardige stadsdistributie met minimale venstertijden, elektrisch vervoer met kleine busjes en goed openbaar vervoer. Het CDA is

echter geen voorstander van een milieuzone. Vervoersorganisaties komen binnenkort landelijk samen met een grote groep ondernemers om een manifest over de stadsdistributie en de verbetering van de luchtkwaliteit centraal op te stellen. Maastricht moet dan ook nu niet zelf iets invoeren, maar dit afwachten. Verder vindt het CDA dat de P&R in Noord moet worden uitgebreid, naast de parkeermogelijkheid in de Demertstraat die moet worden geopend. Het CDA wil graag het verkeer aan de randen van de stad opvangen. Dit kost minder dan 11 miljoen euro.

**D66** (Jongen) merkt per interruptie op dat D66 al jaren wacht op landelijke maatregelen. De opvatting van het CDA lijkt een beetje tegenstrijdig.

Het **CDA** (Geelen) denkt dat veel meer druk gezet moet worden. Het CDA vindt dat dit gezamenlijk met de vervoersorganisaties moet worden aangepakt. In Delft heeft men bijvoorbeeld selectieve kentekentoeegang in plaats van de pollers (beweegbare paaltjes) die immers vaak vervangen moeten worden. De exploitatiekosten daarvan zijn lager dan die van de pollers.

**D66** (Jongen) merkt op dat deze verkeersmaatregelen niet aan de orde zijn.

Het **CDA** (Geelen) is tegen de inzet van 11 miljoen euro omdat veel meer winst uit allerlei andere maatregelen, zoals selectieve toegang, kan worden gehaald. Het CDA vindt ook dat fietsers meer gefaciliteerd moet worden.

De **PvdA** (Pauly) merkt op dat uit het Royal HaskoningDHV-rapport blijkt dat de luchtkwaliteit in Maastricht nog steeds ondermaats is. De PvdA vindt dan ook dat niets doen geen optie is. Indien men in 2030 de WHO-normen haalt, blijft de Maastrichtse bevolking immers de komende 13 jaar nog aan schadelijke fijnstofconcentraties blootgesteld. Dat is onacceptabel. De voornaamste maatregel die Royal HaskoningDHV voorstelt, is het instellen van een milieuzone. Sommige fracties suggereren nu dat die maatregel weinig effect zou hebben. De PvdA wil dit beeld nuanceren. De conclusie dat de milieuzone voor de inwoners van Maastricht gemiddeld maar een extra levensdag zou opleveren is misleidend. Het doel van de milieuzone is het verbeteren van de luchtkwaliteit in de binnenstad. Dat bewoners in Wolder daarvan minder effect ondervinden is evident. Dat betekent echter wel een significante gezondheidswinst voor de bewoners van de binnenstad. Bovendien merkt de PvdA op dat het schandaal bij VW over de sjoemelsoftware redenen geeft om sceptisch te zijn over de verwachte technische ontwikkelingen van auto's met betrekking tot luchtverontreiniging. De PvdA vindt dat men geen risico's mag nemen bij het milieu en dat men altijd op safe moet spelen. Het effect van een milieuzone kan ook worden versterkt door alleen elektrische auto's toegang te verschaffen. De PvdA is dan ook positief over het instellen van een milieuzone, hoewel dit hoge kosten met zich meebrengt. De PvdA is ook voorstander van stadsdistributie maar staat ook open voor andere maatregelen zoals een P&R indien dit een vergelijkbare verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg heeft.

**GroenLinks** (Van der Gugten) stelt vast dat de meeste fracties een hoog ambitieniveau ambiëren. GroenLinks wil ook graag stappen zetten. GroenLinks memoreert vervolgens aan de historie van de stad Maastricht. Op een gegeven moment liep de middeleeuwse Maastrichtse binnenstad geheel vol met auto's. Nu is het tijd dat de stad weer een plek wordt zoals die behoort te zijn. De stad is een mierenhoop van mensen geworden en het is aan het bestuur van Maastricht om ervoor te zorgen dat de stad weer een gezonde en veilige plek wordt. GroenLinks wil bijvoorbeeld parkeerplaatsen inwisselen voor meer fietsenstallingen en de binnenstad autoluw maken. Het gebruik van de fiets neemt bijvoorbeeld ook enorm toe. Dat is ook zeer interessant voor de ondernemers van de binnenstad. Eindelijk schakelt men om van een groei in volume naar een groei in kwaliteit. Kwaliteit betekent echter ook verandering. Het beleid rondom mobiliteit moet daarvan een onderdeel zijn.

Het **CDA** (Geelen) is een voorstander van maatregelen aan de randen van de stad om ervoor te zorgen dat de automobilist niet de stad inrijdt. Bij een milieuzone worden echter bepaalde groepen geweerd die niet aan de waarde voldoen. Het CDA vraagt GroenLinks om een reactie.

**GroenLinks** (Van der Gugten) is een voorstander van een intelligent pakket aan maatregelen met onder andere P&R-voorzieningen en een goede bevoorrading van de binnenstad. De ondernemers in de binnenstad moet duidelijk worden gemaakt dat de wereld is veranderd en dat zij hieraan ook moeten bijdragen. Daarbij kan men bij de pijnpunten alvast ingrijpen, zoals bij het zoekverkeer naar de parkeergarage onder het Vrijthof. GroenLinks denkt daarbij aan een reserveringssysteem. Dat is ook van belang voor Q-Park. Daarnaast moeten de bewoners van Maastricht ook dossiereigenaar worden. Het college zou bijvoorbeeld dit voorjaar bijeenkomsten kunnen organiseren waar een openbaar debat over de toekomst van de binnenstad kan worden gevoerd zodat mensen ook op tafel kunnen leggen wat zij belangrijk vinden.

De **VVD** (Beckers) vraagt per interruptie wat hieraan anders is dan hetgeen in de binnenstadvisie staat. Bovendien is ook zo'n proces rondom de luchtkwaliteit al doorlopen.

**GroenLinks** (Van der Gugten) antwoordt dat er nu meer draagvlak is om verder stapjes te zetten. Daarom vindt de fractie het een goed idee om een bijeenkomst te organiseren.

**Wethouder Van Grootheest** merkt op dat het rapport van Royal HaskoningDHV het eindresultaat is van een heel lang traject dat samen met een groot aantal partijen is doorlopen. De wethouder wil op basis van feiten de discussie aangaan. Het college heeft niet voor niets een gerenommeerd bureau ingeschakeld om op basis van feiten te beoordelen wat effectieve maatregelen zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het voldoen aan de wettelijke normen, is ook geen reden voor dit college om achterover te leunen. Het college wil bekijken welke maatregelen verder genomen kunnen worden. De PvdA stelt nu echter zelfs dat het rapport misleidend is. De wethouder vindt dat de PvdA deze woorden niet in de mond moet nemen. Niemand is daarmee gediend.

De **PvdA** (Pauly) heeft bedoeld dat zaken verkeerd geïnterpreteerd kunnen worden. Het is absoluut niet de bedoeling om te suggereren dat Royal HaskoningDHV de boel zou bedriegen.

**Wethouder Van Grootheest** merkt vervolgens op dat de volgende stap het bekijken van de uitvoerbaarheid, de juridische mogelijkheden en het draagvlak van de maatregelen is, zodat middelen zo effectief mogelijk worden ingezet. Daarbij wordt ook de houtstook meegenomen. Verder is de raad in november geïnformeerd over het plan van aanpak luchtkwaliteit. Bovendien komt het college binnenkort opnieuw met een raadsinformatiebrief over de uitvoerbaarheid van de verschillende maatregelen. Daarnaast zal het college ook het gesprek aangaan met de betrokken partijen.

In antwoord op GroenLinks geeft de wethouder vervolgens aan niet het traject van de binnenstadvisie opnieuw te willen doen, maar de suggestie wordt in het proces wel meegenomen.

**D66** (Jongen) herhaalt de vraag over het verplaatsen van de bromfietzers naar de rijweg. Dat is ook goed voor de verkeersveiligheid.

**Wethouder Van Grootheest** zal deze vraag meenemen, hoewel dit een verkeersmaatregel is. Deze vraag wordt dus nog beantwoord.

**De voorzitter** sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 20.01 uur.

Maastricht, 31 januari 2017

Cobben  
Secretaris

Erckens  
Voorzitter