

Verslag vergadering raadsronde raadszaal d.d. 17 januari 2017

Verslag: mevrouw Sinsel

Luchtkwaliteit (peiling in raadsronde)

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: mevrouw Canisius en de heren Barendse, Nicky Beckers, Bonder, Geelen, Van der Gugten, Hameleers, Hoen, Van Lune, Pauly, Sabel en Wijnands

College: wethouder Aarts, wethouder Van Grootheest, wethouder Janssen

Voorzitter: de heer Erckens

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

De voorzitter opent om 17.40 uur de vergadering. De voorzitter deelt mee dat de aanleiding voor dit onderwerp twee moties uit 2015 zijn. In 2016 zijn diverse stadsrondes gewijd aan de luchtkwaliteit en de verkeersmaatregelen in Maastricht-West. Samen met belangengroepen zijn mogelijke maatregelen besproken en kansrijke maatregelen geïnventariseerd. Vervolgens zijn de maatregelen voor luchtkwaliteit en de verkeersmaatregelen Maastricht-West uitgewerkt door het bureau Royal HaskoningDHV in goede samenwerking met het platform luchtkwaliteit en Kloar Loch. Ten aanzien van het behandelproces heeft het presidium besloten om nu een tussenmoment in de vorm van een peiling in te lassen. De centrale vraag die nu bij de gemeenteraad voorligt is of de raad op basis van de beschikbare informatie wil overgaan tot een verdere invulling en concretisering van het maatregelenpakket luchtkwaliteit Maastricht en verkeersmaatregelen Maastricht-West. Zo ja, krijgt het college de opdracht daarmee verder aan de slag te gaan en wordt de uitwerking daarvan opnieuw worden geagendeerd in een stadsronde. Dit zal niet op 31 januari 2017, maar op een later tijdstip plaatsvinden. De heer Alex Bouthoorn van Royal HaskoningDHV zal eerst een korte toelichting over de luchtkwaliteit geven.

Presentatie

De heer **Bouthoorn** deelt mee dat de luchtkwaliteit in Maastricht de afgelopen jaren sterk is verbeterd, onder meer door het schonere wegverkeer. In 2015 zijn geen overschrijdingen van de wettelijke normen luchtkwaliteit meer geconstateerd. De gemeente Maastricht wil echter de luchtkwaliteit in Maastricht nog meer verbeteren. In 2030 zullen de waarden van de WHO in bijna de gehele gemeente Maastricht gehaald worden. Het schonere wegverkeer betekent echter wel dat de bijdrage van het wegverkeer aan de luchtkwaliteit afneemt en daarmee wordt de ruimte om maatregelen te nemen kleiner en het effect vermindert. Verkeersgerelateerde maatregelen zullen daarom op de korte termijn – tussen nu en 5 jaar – hun grootste effect sorteren en daarmee de grootste gezondheidswinst.

De onderzoeksaanpak is in samenwerking met de gemeente Maastricht, het platform luchtkwaliteit en Kloar Loch uitgevoerd. Men is gestart met een verkenning van maatregelen. Vervolgens zijn 21 mogelijke maatregelen beoordeeld op kansrijkheid waarbij 11 maatregelen als kansrijk zijn beoordeeld. Uit deze maatregelen is vervolgens een pakket samengesteld waarop de effecten op de luchtkwaliteit en de gezondheid zijn berekend. Het pakket van maatregelen bestaat uit een milieuzone voor het vrachtverkeer, het personenverkeer, het snelverkeer en brommers/snorfietsen. Om de eigenaren binnen een zone te compenseren kan gebruik worden gemaakt van een subsidieregeling en een verbeterde stadsdistributie. Door het weren van oude, vervuilende voertuigen binnen een milieuzone kan een effect van ongeveer 0,2 of 1 microgram gemiddeld NO₂ worden bereikt ten opzichte van een grenswaarde van momenteel 40 µg/m³. Dit levert voor alle inwoners van Maastricht over een effectperiode van 5 jaar circa 37 levensjaren op. Dit is minder dan één dag per inwoner. Daarnaast heeft een milieuzone ook een positief effect op hart- en vaatziekten en longaandoeningen. Het invoeren van een milieuzone leidt echter ook tot kosten van aanschaf en onderhoud van de systemen en het inrichten van de processen. Dat bedraagt eenmalig circa 4 miljoen euro naast de operationele kosten van jaarlijks circa 2 miljoen euro.

Spreker concludeert naar aanleiding van de onderzoeksvragen dat een autonome verbetering van de luchtkwaliteit bijna overal in Maastricht leidt tot het behalen van de advieswaarden van de WHO in 2030 en dat het effect van maatregelen vooral op de korte termijn het grootste is. Een pakket van kansrijke maatregelen zou bestaan uit een milieuzone voor brom- en snorfietsen, personenauto's, vrachtwagens en bestelwagens om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in de gemeente Maastricht te verbeteren.

De voorzitter stelt vast dat iedereen dit rapport heeft kunnen lezen. De voorzitter vraagt naar de opvatting van de raad over de peilpunten.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) stelt voor om eerst met een vragenronde te beginnen.

De voorzitter gaat hiermee akkoord.

Eerste termijn

D66 (Wijnands) vraagt uitleg over de houtstook door particulieren. Wat wordt daarmee bedoeld? Is er een gebied binnen Maastricht aan te wijzen waar dit veelvuldig voorkomt en wat is de oplossing?

De **SP** (Bonder) heeft naar de gegevens in de provincie Limburg in de periode 2005-2015 gekeken en vindt opvallend dat daarin geen daling optreedt. Waarop is de verwachte daling van de concentratie fijnstof gebaseerd? Verder wordt in het rapport niet ingegaan op het ultrafijnstof, wat immers nog schadelijker voor de gezondheid is. Wat zijn de geschatte opbrengsten van de milieuzone? Zijn de Europese en landelijke subsidies die aangevraagd kunnen worden voor de aanleg van een milieuzone ook meegenomen? Is ook naar de indirecte kosten gekeken, zoals ziekenhuisopnamen en luchtwegaandoeningen bij kinderen? Verder wijst de SP op de file die nu regelmatig bij de ingang van de A2-tunnel staat. Is al naar de afstelling van de stoplichten op de Oeslingerbaan gekeken? Misschien is het een oplossing om het verkeer bij de Oeslingerbaan meer te laten doorstromen?

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) vraagt waarom de gemeente Maastricht weinig invloed kan uitoefenen op het vrachtvervoer over de Maas. Waarom kunnen daar geen reguleringen tegenover staan? Waarop baseert Royal HaskoningDHV de verwachting dat in 2030 wel aan de WHO-normen zal worden voldaan?

De **Seniorenpartij Maastricht** (Sabel) vraagt meer uitleg over het zoekgebied naar een P+R.

De voorzitter antwoordt dat deze vraag bij het onderwerp verkeer hoort.

Partij Veilig Maastricht (Hameleers) kan zich in de hoofdlijnen van het rapport vinden, maar heeft nog bedenkingen bij het weren van brom- en snorfietsen. Dit is immers voor veel mensen het enige vervoermiddel aangezien het openbaar vervoer is uitgekleeft. Verder worden de tarieven bij de P+R Noord met 100% verhoogd (van 1 naar 2 euro per persoon), waardoor mensen weer in de stad parkeren. PVM vindt dit jammer.

De **VVD** (Beckers) vindt de luchtkwaliteit heel belangrijk voor de leefbaarheid van Maastricht. De VVD is dan ook blij met het rapport. De VVD is blij dat Maastricht al aan de wettelijke normen voldoet en dat bij ongewijzigd beleid de luchtkwaliteit in de komende 10-15 jaar sterk zal verbeteren. De VVD vindt het echter niet verstandig dat Maastricht uitspreekt aan de WHO-normen te willen voldoen. Welke gevolgen zou dit immers hebben voor de planologische of infrastructurele plannen in Maastricht? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor het verkeer bij Loods 5? Daarnaast is Maastricht ook beperkt bij het nemen van maatregelen door het feit dat de meeste vervuiling van buiten de landsgrenzen komt. Het invoeren van een milieuzone in de binnenstad zal dan ook zeer weinig effect hebben op de luchtkwaliteit en de gezondheid van inwoners. De VVD vindt de invoering daarvan dan ook onnodig. Vindt de wethouder deze zeer stringente maatregelen wel nodig, te meer omdat het effect daarvan minimaal is? De VVD vindt ook dat de invoering veel geld kost. Bovendien ervaart de VVD de diverse milieuzones in allerlei gemeentes als zeer verwarrend. Het is niet aan gemeentes om extra eisen te stellen aan reeds toegelaten voertuigen op de weg. De VVD vindt dan ook de invoering van een brede milieuzone in de binnenstad onnodig.

Het **CDA** (Geelen) is blij met de 21 oplossingen die kansrijk zijn. Helpen de gemeentelijke maatregelen dus eigenlijk maar heel weinig bij de verbetering van de luchtkwaliteit? Wat is de opvatting van de wethouder over de achtergrondconcentraties? Wordt ook overleg gevoerd met de omliggende landen? Hoe gaat deze wethouder de gedragsverandering aanpakken? Het CDA maakt zich ook zorgen over de schattingen die nu al 12 miljoen euro bedragen. Hoe kijkt het college tegen de inspanningen aan die minder dan één dag per inwoner opleveren? Voormalig wethouder Nuss gaf eerder aan dat het instellen van milieuzones onmogelijk zou zijn. Is de gemeente Maastricht in staat om af te stappen van het convenant luchtkwaliteit (geldig tot 31 december 2017)? Het CDA vindt dat veel meer aandacht moet worden geschonken aan de stadsdistributie met elektrische auto's, welke nu stagneert. Het CDA vraagt de ondernemers hierbij daadkrachtiger te betrekken. Verder heeft het CDA op 30 december 2016 artikel-48 vragen gesteld over kentekentoeegang. De gemeente is inmiddels in Randwyck met een pilot gestart. Het CDA is een voorstander van het realiseren van kentekentoeegang voor de gehele stad en

niet alleen bij de pollers (beweegbare paaltjes) die heel vaak stuk worden gereden. Het CDA vindt dat de gemeente met milieuzones veel beter kan sturen, zoals ook in de gemeente Delft gebeurt. Dat is voor bedrijven een kwestie van gewenning.

De **VVD** (Beckers) vraagt per interruptie aan het CDA meer uitleg over de kosten en de milieuzonering. Het **CDA** (Geelen) vindt dat keuzes moeten worden gemaakt. Verder zou het sieren als in alle raadsvoorstellen ook iets wordt opgenomen over duurzaamheid en/of luchtkwaliteit. De komst van Loods 5 betekent bijvoorbeeld 300.000 extra verkeersbewegingen per jaar. Wat betekent dit voor de luchtkwaliteit in die omgeving?

Verder wil het CDA graag het platform luchtkwaliteit beter laten functioneren. Het is jammer dat daarin een groepering niet aanwezig is. Daarnaast is de voorzitter ook niet onafhankelijk. Het CDA is nog altijd voorstander van een onafhankelijke voorzitter.

De **PvdA** (Pauly) vraagt of men ook al een visie mag geven.

De voorzitter vindt het lastig om dit echt te scheiden.

De **PvdA** (Pauly) merkt op dat auto's steeds schoner worden. Kunnen de eisen van de milieuzone daarmee op termijn worden verhoogd? Voldoen de stadsbussen ook aan de eisen van de milieuzone? Zijn ook de mogelijke baten, zoals minder ziekteverzuim en lagere zorgkosten bij de milieuzone meegenomen?

GroenLinks (Van der Gugten) vindt het vreemd dat fracties twee keer hun verhaal kunnen doen.

De voorzitter antwoordt dat fracties technische vragen kunnen stellen.

GroenLinks (Van der Gugten) vindt dat de voorzitter beter op de orde van de vergadering moet letten. Het CDA heeft immers een heel exposé gehouden.

Het **CDA** (Geelen) vindt dat alle fracties vrij zijn om te doen en laten wat men wil.

GroenLinks (Van der Gugten) zal nog een uitgebreide visie op het rapport geven.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Hoen) heeft in de rapporten gelezen dat iedereen die betrokken was het hiermee eens was. Kloar Loch denkt hierover echter anders. In hoeverre wijkt het standpunt van het college af van het standpunt van Kloar Loch? De fractie vindt dit belangrijk voor de beoordeling.

De **Liberale Partij Maastricht** (Canisius) merkt op dat momenteel alleen buslijn 4 rijdt. Binnen drie jaar worden de andere buslijnen vervangen door elektrische bussen. Kan dit niet sneller worden ingevoerd?

Wethouder Van Grootheest vindt dat men blij mag zijn dat het beter gaat met de luchtkwaliteit en dat Maastricht voldoet aan de wettelijke normen. Het college legt zich hierbij echter niet neer en wil graag kijken wat nog extra gedaan kan worden. De wethouder is heel blij dat bij dit rapport veel organisaties en deskundigen zijn betrokken en dat goed is gekeken naar het effect van de mogelijke maatregelen. De feiten goed op een rij hebben, is heel belangrijk. Het college heeft bewust ervoor gekozen om dit proces samen te doorlopen en zal pas later een standpunt innemen. Verder kan over twee weken eventueel nog een keer over dit onderwerp worden gesproken.

In antwoord op D66 geeft de wethouder aan dat bij de houtstook van particulieren – onder andere openhaarden en kachels – niet bepaalde gebieden aangewezen kunnen worden. De technische vragen van de SP wordt door de heer Bouthoorn beantwoord. Vervolgens deelt de wethouder mee dat de opbrengsten van boetes direct naar de rijkskas gaan. Het afstellen van de stoplichten op de Oeslingerbaan zal ook nog nader worden bekeken.

In antwoord op de Liberale Partij Maastricht deelt de wethouder mee dat de gemeente geen handhavingsinstrumenten heeft bij het verkeer over de Maas. Dit geldt ook voor de houtstook. Dit laatste wordt wel landelijk bekeken, onder andere door de VNG. Verder zal over tien jaar al het openbare vervoer in Limburg elektrisch zijn. Dit is een enorme operatie en zeer grote ambitie voor Arriva. Hierop mag men enorm trots zijn. In Maastricht gebeurt dit immers al over drie jaar.

In antwoord op de VVD geeft de wethouder vervolgens aan dat de gemeente Maastricht de WHO-normen niet juridisch kan afdwingen. Dit onderzoek is gedaan om de betekenis daarvan inzichtelijk te maken. Samen zal de afweging moeten worden gemaakt of de effecten opwegen tegen de kosten en alle andere factoren. Dit is een kwestie van keuzes maken. Het college wil dit graag samen met de gemeenteraad doen. In dit rapport is onderzocht wat de gemeente qua maatregelen 'morgen' kan doorvoeren. Zaken waarop de gemeente Maastricht geen invloed kan uitoefenen, kan het college echter wel agenderen in Den Haag en/of Brussel. Verder heeft de raad eind 2016 een raadsinformatiebrief gehad over het convenant, welke met één jaar is verlengd.

In antwoord op het CDA deelt wethouder Van Grootheest vervolgens mee dat in de verschillende raadstukken een format zit voor duurzaamheid en gezondheid, maar niet in het peilvoorstel. De wethouder vindt het ook belangrijk om te bekijken hoe het platform luchtkwaliteit verbeterd kan worden. De wethouder kan echter niemand dwingen om aan tafel te zitten. Gelukkig was Kloar Loch hierbij echter wel betrokken. Verder is het college ook volop bezig met gedragsverandering en het college heeft de raad hierover al eind 2016 geïnformeerd. Er komt ook een plan van aanpak rondom de bewustwording luchtkwaliteit. De wethouder merkt op dat bijvoorbeeld zestig buisjes door particulieren zijn opgehangen om de luchtkwaliteit te meten. Daarnaast worden kinderen op de basisscholen in Maastricht ook goed geïnformeerd door het CNME over de luchtkwaliteit in een groot educatieproject. Ten slotte geeft de wethouder aan dat de technische vragen van de PvdA door de heer Bouthoorn worden beantwoord. In antwoord op de Maastrichtse Volkspartij stelt de wethouder voor dat de heer Bouthoorn ook nog even zal ingaan op het proces. Niet iedereen zal het ook eens zijn met het rapport. Dit rapport is echter wel door externe deskundigen onafhankelijk opgesteld waaraan veel partijen een inbreng hebben kunnen geven.

In antwoord op de SP deelt de heer **Bouthoorn** mee dat de grootschalige concentratiemetingen van het RIVM wel degelijk een geleidelijke verbetering van de luchtkwaliteit in de afgelopen jaren laten zien. Dit is de bron waarop de effectberekeningen zijn gebaseerd. Verder deelt spreker mee dat PM_{10} en $PM_{2,5}$ zijn onderzocht. Hiervoor gelden advieswaarden van de WHO. Voor kleinere fracties bestaan echter geen normen of richtwaarden van de WHO. De richtwaarden zijn gericht op de kleinste deeltjes elementair koolstof (EC). Dit zijn de kleinste deeltjes die in verbrandingsprocessen zitten en dit is momenteel de beste indicator om te koppelen aan de effectrelaties (de verloren levensjaren). Spreker is niet op de hoogte van subsidies voor milieuzonering. Het onderzoek heeft zich met name gefocust op de effecten op de luchtkwaliteit en gezondheid en is dus geen kosten-batenanalyse. De kosten zijn slechts een inschatting. Er zijn ook geen indirecte kosten berekend. Dat was geen onderzoeksvraag.

In antwoord op de PvdA geeft spreker vervolgens aan dat het uiteraard mogelijk is om een milieuzone strenger te maken. Doordat het verkeer steeds schoner wordt, wordt de speelruimte om effecten te behalen echter ook steeds kleiner.

Spreker geeft over het proces aan dat Royal HaskoningDHV in april 2016 met een bijeenkomst is begonnen waar gebrainstormd is samen met het platform luchtkwaliteit, Kloar Loch en de gemeente Maastricht. Daar zijn 21 maatregelen uitgekomen, die vervolgens door Royal HaskoningDHV zijn beoordeeld. In een tweede sessie zijn die maatregelen weer besproken en is een onderverdeling gemaakt met 11 kansrijke maatregelen. Dit is in een stadsronde in juli 2016 met de gemeenteraad gedeeld. Vervolgens is dit in één pakket van maatregelen uitgewerkt en is dat pakket vervolgens weer met het platform luchtkwaliteit, Kloar Loch en de gemeente Maastricht besproken. Daarna is het eindrapport gepresenteerd in september-oktober.

De voorzitter stelt voor om dit onderwerp sowieso nog een keer op 31 januari 2017 te bespreken om dan het debat te voeren over de visie. Dat doet recht aan dit belangrijke onderwerp.

Tweede termijn

De **SP** (Bonder) vindt het jammer dat geen kosten-batenanalyse is gemaakt. Er is immers wel een inschatting gemaakt van de kosten van aanleg en beheer. De SP vraagt meer uitleg.

Wethouder Van Grootheest antwoordt dat een inventarisatie van de mogelijke maatregelen is gemaakt samen met een onderzoek naar de effecten op de gezondheid en een inschatting van de kosten van de doorvoering van dergelijke maatregelen. Anders zou dit een zeer diepgaande studie worden en dus ook veel meer tijd en geld in beslag nemen.

GroenLinks (Van der Gugten) stelt vast dat elke maatregel miljoenen kost en dat het als men 'lang genoeg wacht' vanzelf wel goed komt. De echte werkelijkheid ervaart men echter op een zaterdag op het Keizer Karelplein met ronkende dieselauto's die rondjes rijden door de binnenstad. Roetfilters zijn in dit stadsverkeer een illusie. GroenLinks vraagt de onderzoekers om een toelichting. De Maastrichtse binnenstad is een mierenhoop van mensen geworden. Deze mensen hebben recht op een schone en veilige binnenstad. Op basis van welk model menen de onderzoekers te kunnen stellen hoeveel $PM_{2,5}$ en fijnstof werkelijk van elders komt? Ultrafijnstof blijkt steeds meer een echt groot gevaar. Start de gemeente Maastricht hiervoor een lobbycampagne? Voor $PM_{2,5}$ moet de gemeente Maastricht haar eigen verantwoordelijkheid nemen met het eindelijk invoeren van een milieuzone en een goed distributiesysteem met schoon materieel. Ondernemen in de binnenstad is nu eenmaal iets anders dan ondernemen op een woonboulevard.

GroenLinks is ook heel blij met het betrekken van burgers bij het buisjesmeetsysteem. Dit zal tot meer betrokkenheid bij de luchtkwaliteit leiden. GroenLinks nodigt het college uit om alle gegevens die worden verzameld uitvoerig met de raad te delen. GroenLinks wil actief inzetten op schoon en gezond vervoer en stelt voor om een flexibele module te ontwikkelen waarbij een parkeerplaats voor een auto omgezet kan worden in een parkeerplaats voor twaalf fietsen. GroenLinks vraagt naar de visie van het college op het parkeerbeleid. GroenLinks wil niemand wegpesten uit de binnenstad en ondernemers betrekken bij deze ontwikkelingen. Er moeten gewoon minder auto's over de singels rijden en het vervoer moet schoner, veiliger en gezonder. Dat het kan, bewijst Arriva. GroenLinks wil graag de ambities naar boven bijstellen.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Hoen) herhaalt de vraag over het proces. Wat zijn uiteindelijk de geschillen geweest en wat is hiervan overgebleven? Waarom is Kloar Loch verder niet betrokken? De fractie vindt ook dat zorgvuldiger moet worden omgegaan met de vraag over de levensverlenging. Hoe is men aan deze getallen gekomen? De fractie zal nog schriftelijke vragen indienen.

Het **CDA** (Geelen) vraagt aan GroenLinks om het betoog ook schriftelijk aan te reiken. Het CDA vindt het verder beter als het college gezondheid en luchtkwaliteit positief benadert. Daarnaast zal het CDA nog schriftelijke vragen stellen. In een stuk van 9 december 2016 over de verlenging van de milieuzone Statensingel Maastricht tot 2017 staat dat het instellen van een milieuzone alleen mogelijk is wanneer niet aan de wettelijke normen wordt voldaan. Het CDA hoort de wethouder nu zeggen dat aan alle normen wordt voldaan. Het CDA vraagt meer uitleg.

De **PvdA** (Pauly) stelt vast dat de gezondheidswinst gemiddeld voor elke Maastrichtenaar één extra levensdag zal zijn. Hoe zinnig is het om zo'n gemiddelde te hebben? Het instellen van een milieuzone zal immers voor sommige mensen meer gezondheidswinst opleveren. Waarom is dit in het rapport zo gesteld? Verder zijn de wettelijke normen een gevolg van een politiek compromis van de EU en deze normen hebben geen enkele gezondheidkundige basis. Dat zegt dus niet veel. De WHO-normen zijn ook heel mooi, maar dat betekent dat men de inwoners van Maastricht nog 14 jaar lang blootstelt aan een gevaarlijk hoge fijnstofconcentraties. De PvdA wil dan ook graag beleid maken over de luchtkwaliteit.

Wethouder Van Grootheest vindt het zeer terecht dat de luchtkwaliteit en de gezondheid van burgers op de juiste agenda's wordt geplaatst. Dit is dan ook een zeer prominent onderwerp voor de VNG en de G32-gemeenten. Maastricht als stad in een grensregio herinnert de andere delen van Nederland hieraan ook altijd. Maastricht zal dan ook iedere mogelijkheid aangrijpen. De wethouder is ook benieuwd wat op 15 maart 2017 gaat gebeuren (*landelijke verkiezingen*).

Verder vindt de wethouder ook dat het gehele plan van aanpak bewustwording en de gegevens van de meetbuisjes met de gemeenteraad moet worden gedeeld. Ook heeft het college Kloar Loch en alle andere betrokken organisaties in het platform luchtkwaliteit zeer serieus genomen. De wethouder ziet Kloar Loch dit ook 'knikkend' vanuit de zaal bevestigen. Er zijn geen verschillen van mening over het rapport. Er worden echter wel vragen gesteld of men nog meer had kunnen doen. De wethouder kan zich ook goed voorstellen dat er andere ideeën zijn. De vraag is waar men het accent zet. De wethouder vindt dat alle groeperingen goed zijn betrokken en dat op basis van dit goede rapport keuzes moeten worden gemaakt.

In antwoord op het CDA deelt de wethouder mee dat destijds in de raadsvoorstellen gekozen is voor het begrip gezondheid omdat dit breder is dan alleen de luchtkwaliteit. Verder is het vooral aan de gemeenteraad om telkens deze paragraaf te toetsen.

Het **CDA** (Geelen) vindt het belangrijk om deze toets expliciet op te nemen.

Wethouder Van Grootheest antwoordt dat deze toets telkens wordt gedaan, bijvoorbeeld bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Verder voldoet de Statensingel aan de norm van de luchtkwaliteit. Formeel gezien vervalft dan het 'recht' op een milieuzone. Alle betrokken partijen hebben echter gezegd dat de milieuzone toch voortgezet moet worden.

Het **CDA** (Geelen) vraagt of het college afstand doet van hetgeen de heer Nuss de raad telkens heeft voorgehouden. Wordt de gemeente juridisch straks niet teruggefloten? Dat was namelijk het argument van het vorige college.

Wethouder Van Grootheest antwoordt ontkennend. Er is een wettelijke basis om een milieuzone in te voeren indien men niet aan de norm voldoet. Op deze locatie voldoet men echter aan de norm, dus hoeft men wettelijk geen milieuzone in te voeren. Maar in goed overleg met de betrokken partijen doet men dit wel omdat men het belangrijk vindt.

De vraag van de PvdA gaat over het belang van een gemiddelde. Een gemiddelde smeert altijd een effect uit over het geheel. Men moet echter op basis van 'iets' een besluit nemen. De wethouder deelt ook geheel niet de opvatting dat het voldoen aan een wettelijke norm niet veel zegt. Men mag heel blij zijn dat een flinke stap is gezet en over elke norm kan men bovendien discussiëren. De PvdA zou blij moeten zijn met het feit dat het college wil bezien welke maatregelen aanvullend kunnen worden genomen.

De voorzitter dankt en vraagt de fracties om voor 31 januari 2017 nog eventuele schriftelijke vragen in te dienen. Op 31 januari 2017 wordt dit onderwerp nogmaals in een stadsronde geagendeerd.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 18.50 uur.

Maastricht, 17 januari 2017

Cobben
Secretaris

Erckens
Voorzitter