

Verslag vergadering raadsronde gele kamer d.d. 6 maart 2018

Verslag: mevrouw Sinsel

Startdocument haalbaarheidsstudie milieuzone binnenstad

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: de dames Den Broeder, Van Ham en Solomon, en de heren Barendse, Nicky Beckers, Bonder, Erckens, Ad Frijns, Pie Frijns, Geelen, Mulkens, Van der Gugten, Limpens, Meij, Es Sadki, Steijns

College: wethouder Krabbendam

Voorzitter: de heer Severijns

Griffie: de heer Jutten (secretaris)

De voorzitter opent om 17.33 uur de vergadering. De voorzitter deelt mee dat deze bijeenkomst gelive-streamd wordt. De voorzitter deelt vervolgens mee dat in de stadsronde van 6 februari de processen en de resultaten van de haalbaarheidsstudie zijn gepresenteerd. Daarna hebben bewoners, belanghebbenden en het bedrijfsleven van Maastricht de gelegenheid gehad om te reageren. In de tweede stadsronde hebben de fracties de gelegenheid gehad om vragen te stellen aan de insprekers en zijn de insprekers opnieuw aan het woord geweest. In de eerste raadsronde op 27 februari is vanwege tijdsgebrek besloten om deze ronde vanavond verder voort te zetten. Verder heeft verleden week ook in de dagmail gestaan dat het raadsvoorstel is aangepast wegens juridisch-procedurele redenen. Het beslispunt was eerst dusdanig geformuleerd dat niet voor of tegen gestemd kon worden. Vandaag wordt gestart met de tweede termijn gevolgd door de bijdrage van de wethouder. Vorige week is ook een eventuele motie van GroenLinks aangekondigd. GroenLinks zal daarom als eerste de motie toelichten.

Tweede termijn

GroenLinks (Van der Gugten) geeft aan dat vorige week over twee moties is gesproken: een motie over het toevoegen van andere categorieën voertuigen en een motie over het onderzoeken van draagvlak in andere buurten van Maastricht, om deze buurten ook aan de milieuzone toe te voegen. Beide moties zijn nog in de maak. Dat is een lastig proces, want GroenLinks wil daarvoor een heel breed draagvlak zoeken. Vanavond worden de moties dus niet ingediend, maar volgende week wel. Verder steunt GroenLinks het raadsvoorstel – de stickervariant – van harte.

Het **CDA** (Geelen) is samen met GroenLinks opgetrokken en hoopt dat de andere fracties en de wethouder de moties zullen steunen. Het CDA is voorstander van een bredere milieuzone. Alle Maastrichtenaren zullen ook blij zijn als er beweging komt bij het milieuvraagstuk. Dit is ook een soort van mindset. Maastricht moet in 2030 klimaatneutraal zijn en het is belangrijk om de burger mee te krijgen bij deze ontwikkelingen. Het is ook heel belangrijk om partijen niet uit te sluiten. Het CDA stelt verder vast dat het verhaal van de heer Paul ten Haaf van het Centrummanagement Maastricht erg negatief was. Het CDA gelooft niet in deze negativiteit. Maastricht is als binnenstad sterk genoeg om de mensen te blijven trekken, ook met een milieuzone met behulp van stickers zoals in Aken. Men zal dan wel iets daartegenover moeten zetten. Over dit onderwerp zal ook heel duidelijk gecommuniceerd moeten worden, ook met het Centrummanagement, maar ook met andere partijen. Het CDA was ook enigszins verbaasd dat in het nieuwe raadsvoorstel alles is uitgesloten behalve keuze 1. Dit komt het CDA echter wel goed van pas.

Verder heeft het CDA ook nadrukkelijk aangegeven dat nogal wat randvoorwaarden noodzakelijk zijn om dit goed te doen slagen. De staddistributie moet aan alle randen van de stad in optima forma worden ingezet met kleine elektrische vrachtwagens. Het CDA wil heel graag grote vervuulende vrachtwagens uit de stad weren. Een milieuzone heeft niet alleen te maken met het milieu, maar ook met leefbaarheid. Het CDA is dan ook heel erg blij als maatregelen genomen worden. Men moet daarnaast ook de angst voor omzetverlies wegnemen. Er zullen mensen worden geweerd die met verouderde vrachtwagens et cetera rondrijden. Het is echter een spookbeeld dat mensen niet meer de stad Maastricht in mogen rijden.

De **VVD** (Beckers) merkt per interruptie op dat een milieuzone geen positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit. De VVD vraagt waarop het CDA dit baseert. Verder wordt bij de milieuzone geen vrachtverkeer verboden, maar alleen de vrachtwagens die niet aan bepaalde normen voldoen. De grote

vrachtwagens zullen in Maastricht dus gewoon blijven rijden. De VVD vraagt welke maatregelen het CDA voorstelt om al die vrachtwagens te weren, die de stad bevoorraden.

Het **CDA** (Geelen) kijkt breder dan de VVD. Het CDA kijkt naar alle burgers van jong tot oud. Het CDA heeft deze rapporten ook gezien. Men ziet overal in het land de beweging die men moet maken en Maastricht moet een aantrekkelijke stad zijn en het verkeer dat niet in de stad thuishoort zo veel als mogelijk weren. Naast de sticker moet daarnaast nog veel meer gebeuren. De wethouder heeft de vorige keer ook het communicatietraject, het maatwerk en een overgangsregeling toegezegd. De wethouder heeft toegezegd dat de marktkooplui, mensen met oldtimers en gehandicapten onder de randvoorwaarden vallen die worden meegenomen om te komen tot een goed resultaat waarin iedereen zich kan vinden.

De **VVD** (Beckers) hoort het CDA zeggen dat Maastricht aan een milieuzone moet meedoen omdat dit in de rest van het land gebeurt, maar niet omdat dit een positief effect heeft.

Het **CDA** (Geelen) antwoordt dat de VVD de woorden van het CDA anders uitlegt.

Verder vindt het CDA het jammer dat de motie aangaande het onderzoek milieuzone Maastricht West niet gereed is. Het CDA stelt voor – aan de andere fracties en aan de wethouder – om in alle openlijkheid het besluit over de beide moties aan te geven, zodat partijen daarover kunnen nadenken. Het CDA nodigt het GroenLinks dan ook uit om een inkijkje te geven.

GroenLinks (Van der Gugten) zal dit zeker doen.

Lijst Es Saki deelt de mening van het CDA.

De **VVD** (Beckers) merkt op dat een belangrijke vraag aan de wethouder nog niet is beantwoord. Wat is het effect van een milieuzone en waar staat dit effect beschreven? De VVD is een tegenstander van maatregelen die geen effect hebben. In het rapport van Royal HaskoningDHV staat dat het effect van een milieuzonering nihil is.

Ten aanzien van het weglaten van de sloopregeling om zo uitvoeringskosten te besparen, verwijst de VVD naar het antwoord van de wethouder die zich afvraagt waarom men mensen een sloopregeling moet aanbieden die prima zelf een andere auto kunnen kopen. De VVD vindt dat echter een logisch gegeven. De gemeente verbiedt immers om met een wettelijk goedgekeurd voertuig tot aan de woning of het bedrijf te komen. Tegen al die mensen wordt nu gezegd om hun auto weg te gooien. Als de meerderheid van deze raad toch deze symboolmaatregel wil nemen, dan moet een betrouwbare overheid deze mensen compenseren voor de vergaande gevolgen ongeacht het inkomen of het vermogen. Met andere woorden, met het weglaten van de sloopregeling wordt niet bespaard op de invoeringskosten, maar deze worden slechts verschoven naar een aantal inwoners en ondernemers van de stad. Dit betekent dus een lastenverhoging.

D66 (Barendse) hoort de VVD zeggen dat men verbiedt om met een eigen voertuig voor de eigen deur te komen. Mensen die in een voetgangersgebied wonen, kunnen echter ook niet met een eigen voertuig voor de eigen deur komen. D66 vraagt uitleg.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat een extra beperkende maatregel wordt ingevoerd. Er zijn 2.477 mensen of ondernemers die dan niet meer van hun auto gebruik kunnen maken. De VVD begrijpt dat zij niet voor de deur kunnen parkeren, maar deze mensen kunnen dan ook niet meer met hun voertuig bij hun garage of vergunde parkeerplaats komen. De VVD vindt dat deze mensen gecompenseerd moeten worden.

D66 (Barendse) ziet het probleem daarvan niet.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat de gemeente momenteel wel toestaat dat bepaalde voertuigen ergens mogen komen. Dat zal straks niet meer mogelijk zijn. De VVD geeft nogmaals aan dat de overheid deze mensen daarvoor moet compenseren.

GroenLinks (Van der Gugten) wist niet dat de VVD een compensatiepartij is. Er zijn duizenden plekken in Nederland waar bepaalde voertuigen niet mogen komen. De VVD beschrijft de lastige situatie van de invoering van een dergelijke milieuzone. Deze periode van gewenning is inderdaad lastig en daarom moet men een redelijke overgangsmaatregel aanbieden. Men moet echter ook kijken wat de samenleving aan kosten kan dragen. GroenLinks vindt dat de VVD in dezen ook bediend wordt.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat er natuurlijk plekken in Nederland zijn waar men niet met een auto mag komen. Dit is echter een nieuwe symboolmaatregel die de beperking vergroot. Het gaat ook om een groot gebied, namelijk het gehele gebied binnen de singels. De VVD vindt dat iedereen

gecompenseerd moet worden die niet meer zijn voertuig kan gebruiken. De VVD vindt het ook jammer dat GroenLinks hiervan een soort van verkapte inkomenspolitiek wil maken door alleen maar mensen met een laag inkomen te compenseren. Zo verschuift men de invoeringskosten van de gemeente naar de bewoners van de stad. De VVD vindt dit een verkeerde zaak.

Het **CDA** (Geelen) merkt per interruptie op dat de VVD aangeeft dat 2.477 voertuigen de stad dan niet meer in mogen. Het CDA vraagt aan de wethouder om uitleg. Dit is immers afhankelijk van de keuze van het jaartal van de dieselloertuigen. Het CDA vindt verder ook dat de VVD geen angsthaas moet zijn. De winkeliers kunnen hun winkels immers bevoorraden. De kwaliteit van de stad moet vooropstaan.

De **VVD** (Beckers) antwoordt dat in het Buck rapport staat dat 2.477 voertuigen van eigenaren in de binnenstad niet meer voldoen aan de voorgestelde milieuzone. Een compensatie kost tussen de 2,5 en 6 miljoen euro, afhankelijk van inrichting van de sloopregeling.

Het **CDA** (Geelen) merkt per interruptie op dat de sloopregeling al is weggestreept. Het CDA vraagt de wethouder om uitleg.

De voorzitter antwoordt dat de wethouder na afloop van deze termijn zal reageren.

De **VVD** (Beckers) stelt vast dat de gemeente de afspraken van het convenant niet zal schenden. De VVD citeert vervolgens onderdeel 4 van lid 7 van artikel 2 van de Green Deal ZES. Hoe reflecteert de wethouder op zijn bewering in de eerste termijn over het niet verbreken van de GD ZES in verhouding tot het geciteerde artikel? Verder geeft de wethouder aan dat hij de GD ZES niet ambitieus genoeg vindt. Waarom heeft het college dit dan wel getekend? De wethouder vraagt aan partijen om 'wel wat te geven'. De VVD vindt dat partijen dat wel doen met het ondertekenen van het convenant. De VVD is dus tegen het raadsvoorstel. Indien andere effectieve maatregelen worden gevonden, staat de VVD daarvoor wel altijd open. De VVD is echter tegen een symboolmaatregel, zoals deze milieuzone.

GroenLinks (Van der Gugten) geeft aan dat de vervoersorganisaties al twintig jaar van alles beloven ten aanzien van het bevoorradingsysteem en de normering van vrachtwagens, maar uiteindelijk toch niet echt iets doen. De samenleving moet dus druk op de ketel zetten, zodat echte stappen worden gezet. Bovendien worden ook nog nepstappen gezet zoals met de sjoemelsoftware van de auto-industrie.

De **VVD** (Beckers) merkt op dat in de GD ZES duidelijk is afgesproken dat de bestelwagens in 2025 emissievrij zullen zijn en de vrachtwagens in 2030. De VVD vindt dit voor die organisaties ook best ambitieus. De VVD vindt echter ook dat dit al twintig jaar geleden afgesproken had mogen worden. Door het nemen van deze eenzijdige maatregel gooit de gemeente ook de deur dicht voor het gesprek.

Partij Veilig Maastricht (Meij) heeft een goed gesprek gehad met Klaor Loch. PVM is het eens met de uitgangspunten dat er maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. PVM vindt het tijd om hierin actie te ondernemen. PVM vraagt aan de wethouder om door te pakken en om met een set van effectieve maatregelen te komen samen met de burgers en de ondernemers. Breed draagvlak is hiervoor nodig. Ook ondernemers willen maatschappelijk verantwoord ondernemen en zijn bereid om hun verantwoordelijkheid hiervoor te nemen. Het eenzijdig opleggen van een milieuzone helpt niet bij het vergroten van het gewenste draagvlak. Inwoners met een lager inkomen hebben vaak een oudere auto of een brommer die zij net kunnen betalen. Juist zij worden de dupe van de milieuzone en worden op kosten gejaagd. Uit onderzoek in Maastricht blijkt ook dat de instelling van een milieuzone geen effect heeft op de luchtkwaliteit en wel honderdduizenden euro's kost. PVM hoort graag de argumenten van het college om toch een milieuzone in te stellen, ondanks dat dit geen effect heeft op de luchtkwaliteit. PVM wil graag geld investeren in het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar dan wel met een totaalplan en maatregelen die nut hebben. Partij Veilig Maastricht kan dan ook niet instemmen met het instellen van een milieuzone.

De **PvdA** (Van Ham) stelt vast dat het raadsvoorstel is aangepast. De PvdA heeft dit eerder aan de wethouder gevraagd, maar dat was toen niet mogelijk. Nu ligt echter toch een nieuw voorstel voor met uitsluitend beslispunt a. De PvdA vindt dit echter nog steeds niet goed genoeg. Milieuvignetten zijn immers een druppel op een enorme gloeiende plaat. De PvdA vindt deze beperking dan ook nog steeds een gemiste kans. De voorgestelde milieuvignetten zijn een farce, want de auto's met een groene sticker zijn nog steeds zeer vervuilend. In Duitsland is men daarnaast ook al bezig met het bedenken van een andere, strengere sticker. De PvdA vraagt of hierover al meer bekend is. De PvdA zou het dus graag veel uitgebreider en doordachter zien.

Verder vraagt de PvdA ook om een regeling voor de mensen die zich dit niet kunnen veroorloven. Er zijn veel mensen met een kleine beurs die hun auto of scooter nodig hebben en die bijvoorbeeld ook geen geld hebben voor een elektrische auto of fiets. De PvdA vraagt aan de wethouder om met een voorstel in dezen te komen. Daarnaast liggen er ook nog andere kansen – grote ingrepen – om het milieu te verbeteren. De PvdA mist dit in het voorstel en hoopt dat er nog openingen komen.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Steijns) stelt vast dat het raadsvoorstel is aangepast. De fractie kan meegaan met de aanleiding en de onderbouwing hiervan, te meer omdat de wethouder ook al heeft aangegeven dat in het raadsvoorstel van het najaar volop aandacht zal worden geschonken aan flankerende maatregelen. Dat is niet alleen een financieel verhaal, maar ook de kapstok om aan draagvlak te werken. De fractie heeft hierin volop vertrouwen. Verder vindt de Seniorenpartij het gezondheidsaspect belangrijk. Dit aspect mag dan ook verder in de uitwerking tot uitdrukking komen. De Seniorenpartij zal aanstaande donderdag de twee moties in de fractie bespreken en meteen daarna de uitslag aan de andere fracties kenbaar maken.

Het **CDA** (Geelen) heeft de aangepaste versies van de moties nog niet gezien. Het CDA vindt dat men goed moet bekijken hoe men daarmee omgaat. Dat is zinvol voor het debat.

De **PvdA** (Van Ham) denkt dat de moties alleen binnen de coalitie gedeeld zijn.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat het altijd ingewikkeld is om een breed draagvlak voor een motie te vinden. GroenLinks heeft een eerste concept gedeeld met het CDA en probeert nu binnen de coalitie de boel af te kaarten. Daarna zal GroenLinks dit verder rondsturen. GroenLinks hoopt dat op deze manier het draagvlak voor de moties zo breed mogelijk kan zijn.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt dit niet galant en prefereert transparantie. GroenLinks had deze moties naar iedereen moeten sturen. Verder vindt de Liberale Partij Maastricht het gezondheidsaspect het allerbelangrijkste. De fractie vraagt zich af waarom dit zo is besloten.

Partij Veilig Maastricht (Meij) vindt dit een beetje een semantische discussie. Partijen praten immers over moties die helemaal niet bekend zijn in het debat. Het is dan ook heel lastig om daarop te reageren. PVM heeft dan ook moeite ermee dat op zo'n manier draagvlak wordt gecreëerd.

Lijst Den Broeder vindt dat inderdaad iets moet gebeuren aan de luchtvervuiling in het centrum. Een verbod of een verbetering is dan ook voor iedereen een goede zaak. Iedereen wordt beter daarvan, ook de middenstand. Verder stelt Lijst Den Broeder vast dat in het nieuwe voorstel maar een optie zit voor de handhaving. Lijst Den Broeder vindt dit erg jammer. De gemeente Arnhem gaat bijvoorbeeld nu ook het centrum afsluiten door middel van kentekenherkenning en niet door middel van stickers. Arnhem ligt ook vlak bij Duitsland en daar rijdt ook veel Duits verkeer. Een nadeel van stickers is ook dat een sticker circa 15 euro kost. Iedereen die hier in de stad wil zijn, moet immers zo'n sticker aanschaffen.

GroenLinks (Van der Gugten) merkt per interruptie op dat elke vorm van een begrenzend maatregel leidt tot nadenken of mensen nog wel het goede voertuig hebben.

Lijst Den Broeder antwoordt bevestigend.

GroenLinks (Van der Gugten) merkt per interruptie verder op dat mensen in Nederland voor allerlei zaken geld moeten uitgeven. Verder geeft GroenLinks aan dat een sticker 12,50 euro kost.

Lijst Den Broeder geeft aan dat de kosten van handhaving van de stickers voor rekening van de burgers komen. Bij een kentekenherkenning is dat niet het geval.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat de kosten van handhaving niet met deze 12,50 euro per sticker zijn afgedekt. Bij kentekenherkenning zullen burgers bovendien ook boetes moeten gaan betalen. Lijst Den Broeder vergelijkt nu appels met peren. Het gaat om een signalering die zo eerlijk mogelijk voor alle soorten voertuigen ingestoken moet worden. Bij kentekenherkenning is het bovendien ook niet mogelijk om kentekens uit het buitenland tegen te houden en daarmee zou het beleid ook totaal verkeerd worden ingestoken.

Lijst Den Broeder wil nu nog niet ingaan op de mogelijkheden van kentekenherkenning. Het gaat om de handhaving van de stickers. De personeelskosten van handhaving zijn heel erg hoog. Daarnaast kan bewaking door middel van kentekenherkenning geheel geautomatiseerd plaatsvinden door middel van fotograferen.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat in de stad Gent het centrale thema bij kentekenherkenning juist was dat dit heel arbeidsintensief is. De gehele raad is samen met twee wethouders daar een aantal

maanden geleden op werkbezoek geweest. Daarnaast was het ook heel pijnlijk dat de buitenlandse kentekens niet gecontroleerd konden worden.

Lijst Den Broeder is niet op de hoogte van de situatie in België. Lijst Den Broeder wil liever naar gemeentes in Nederland kijken. Lijst Den Broeder wil bovendien ook graag dat dit zo snel mogelijk wordt ingevoerd en met een sticker kan dit wel eens langer gaan duren dan bij de optie van kentekenherkenning. De invoering van een sticker valt namelijk onder een verkeersbesluit en mensen zullen deze sticker dan in Duitsland moeten gaan kopen. Lijst Den Broeder denkt ook dat de wet daarvoor aangepast moet worden.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat het niet zo zal zijn dat alle Maastrichtenaren hun sticker in bijvoorbeeld Berlijn moeten gaan kopen. Deze sticker zal immers gewoon in Maastricht te koop zijn.

Lijst Den Broeder vraagt aan GroenLinks om niet zo denigrerend te doen. Lijst Den Broeder heeft alleen gezegd dat de mensen een Duitse sticker moeten kopen en niet dat die mensen daarvoor naar Duitsland moeten reizen. Die kunnen ze gewoon bij de ANWB kopen.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat Lijst Den Broeder dit framet als een Duitse sticker en niet als iets Nederlands. Dit wordt een prima Maastrichtse, Nederlandse sticker en misschien zelfs een euronale sticker.

Lijst Den Broeder vervolgt dat deze sticker in Nederland geen enkele wettelijke status heeft. Lijst Den Broeder verwacht dat de wetgeving daarvoor aangepast moet worden. Dit kan heel erg lang duren. Daarnaast kan het ook zijn dat een lastige burger gerechtelijk zal verzoeken om de regeling buiten werking te stellen. Dat zou een groot nadeel kunnen zijn voor alleen de keuze van een onderzoek naar een sticker.

D66 (Barendse) merkt per interruptie op dat men dit bij camera's ook niet kan garanderen. Bovendien zijn de kosten daarvan ook heel erg hoog. D66 vraagt aan de wethouder om de kosten daarvan te duiden.

Lijst Den Broeder antwoordt bevestigend. Wel is in Nederland de handhaving met kentekenherkenning veel verder ontwikkeld. De investeringskosten daarvan zijn hoger dan de kosten van stickers. Men moet zich echter ook realiseren dat men veel meer kan met een camerasysteem en kentekenherkenning. In Maastricht weet men ook helemaal niet hoe het verkeer in de stad circuleert. Er wordt namelijk niet geteld en niet gemeten. Dit zou men ook met de kentekenherkenning in beeld kunnen brengen. Lijst Den Broeder roept in herinnering dat de routing van vrachtwagens in Maastricht ook is gebeurd met kentekenherkenning. In de businesscase moet ook worden berekend of de camera's wel geheel ten laste moeten komen van dit plan, omdat hiermee wellicht ook andere zaken zullen worden gedaan. Lijst Den Broeder concludeert dat men niet zomaar de optie van handhaving via kentekenherkenning moet wegschuiven. Men moet zeker stellen dat de gemeente zichzelf niet op een enorme achterstand stelt en daarom moeten beide opties onderzocht worden zodat de raad beter kan kiezen.

De **VVD** (Beckers) stelt per interruptie vast dat de sticker inderdaad een onhandig systeem is. Daarnaast heeft de gemeentelijke overheid ook geen toegang tot de buitenlandse voertuiggegevens die nodig zijn voor een controle. Beide systemen zijn dus heel ingewikkeld. Waarom stemt Lijst Den Broeder dan niet gewoon tegen het raadsvoorstel?

Lijst Den Broeder blijft van mening dat het vervuilende verkeer in de stad Maastricht moet worden aangepakt. Verder deelt Lijst Den Broeder de mening van de VVD ten aanzien van de buitenlandse voertuiggegevens. Er zijn echter wel al heel lang besprekingen gaande over het uitwisselen van de buitenlandse kentekengegevens ten behoeve van de milieuzonering. De kans is groter dat er een wetswijziging komt voor het uitwisselen van de buitenlandse kentekengegevens dan voor het gebruik van stickers van niet Nederlandse herkomst voor de milieuzonering.

GroenLinks (Van der Gugten) geeft aan dat het de bedoeling van deze startnotitie is om op basis van een goede analyse en een heldere argumentatie een keuze te maken. Uiteindelijk moet men stappen zetten, onder andere door keuzes te maken en daarvoor is dit document bedoeld.

Lijst Den Broeder wil in dit stadium nog niet kiezen. Lijst Den Broeder wil graag beide opties iets verder ontwikkelen.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt of de wethouder is nagegaan of het wettelijk mogelijk is om een sticker in te voeren. In welke steden is al een sticker ingevoerd? De gemeente Maastricht zou dan bij die steden te rade kunnen gaan. Verder vindt de Liberale Partij Maastricht het heel erg jammer dat de moties niet bekend zijn.

Daarnaast stelt de fractie vast dat is aangegeven dat de routing van de vrachtwagens is onderzocht door middel van kentekenherkenning. De Liberale Partij Maastricht vraagt of de wethouder met dit onderzoek bekend is. Verder zou men bijvoorbeeld ook camera's met stickers kunnen combineren. Vervolgens stelt de fractie vast dat mensen niet meteen een nieuwe elektrische auto of scooter kunnen kopen indien de gemeente een milieuzone invoert. Hiermee moet dan ook rekening worden gehouden. De Liberale Partij Maastricht vraagt om een reactie van de wethouder. De Liberale Partij Maastricht zal echter zeker de invoering van een milieuzone steunen vanwege het gezondheidsaspect, maar de randvoorwaarden zijn nog niet duidelijk.

De voorzitter deelt mee dat het gebruikelijk is dat moties in een raadsvergadering worden besproken en niet in een raadsronde. De indiener van een motie bepaalt dit in alle vrijheid.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt dit onderwerp zo belangrijk dat dit ook samen in een raadsronde moet worden besproken.

De voorzitter legt de normale procedure nogmaals uit. Moties worden in een raadsvergadering bediscussieerd.

GroenLinks (Van der Gugten) deelt de mening van de voorzitter.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt dit onderwerp zo belangrijk dat het debat vandaag gevoerd moet worden.

Partij Veilig Maastricht (Meij) merkt op dat standpunten buiten deze zaal met elkaar worden gedeeld. Dat wordt hier ook gezegd. Partij Veilig Maastricht is daarvan niet op de hoogte. Partij Veilig Maastricht vraagt om de inhoud van de moties in deze vergadering naar voren te brengen.

De voorzitter antwoordt dat moties altijd later opgesteld kunnen worden.

Partij Veilig Maastricht (Meij) stelt vast dat de moties al zijn opgesteld. PVM vraagt om de punten te delen, zodat iedere fractie daarover een mening kan uiten en dit meegenomen kan worden naar de raadsvergadering. Het is raar dat de raad deze moties niet kent.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat de onderwerpen de vorige keer uitgebreid zijn besproken. GroenLinks wil dit zorgvuldig doen en zal de moties ook nog gaan delen. Sneller is echter niet mogelijk.

De voorzitter sluit deze discussie.

De **SP** (Bonder) ziet vaak enorm vervuilende jeeps et cetera in de binnenstad rijden. Deze chauffeurs zijn zeker geen mensen die leven op bijstandsniveau. De milieuzone zal ook voor deze mensen gaan gelden. Wat gaat de wethouder doen als de minister of het kabinet de milieusticker niet wil toelaten? Wat is dan het alternatief?

D66 (Barendse) opteert voor een sticker en steunt het aangepaste raadsvoorstel. Verder is het belangrijk dat er een pakket aan maatregelen komt en dat goed gekeken wordt naar de effecten van de sticker voor de bewoners van de binnenstad. Daarnaast moet ook naar de 2-takt voertuigen worden gekeken.

Wethouder Krabbendam stelt vast dat GroenLinks het raadsvoorstel steunt. De wethouder herinnert zich uit de vorige raadsronde dat ook een motie was ingediend. Verder zou nog geschaafd worden aan de aangehouden motie van het CDA over Maastricht West. GroenLinks (Van der Gugten) heeft een motie over scooters en brommers opgeworpen. De wethouder vindt het persoonlijk jammer dat dit niet nu al gedeeld wordt, omdat de wethouder ook graag de mening van de andere fracties had willen horen. De wethouder is echter vol vertrouwen dat hij de mening van de fracties volgende week nog zal horen. Het is wel lastig dat de wethouder de mening van de andere fracties nu niet kan meenemen bij zijn gedachtevorming over het advies over de moties.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vraagt of de wethouder een beroep kan doen op GroenLinks om de moties deze week al rond te sturen, zodat het debat beter gevoerd kan worden.

GroenLinks (Van der Gugten) antwoordt dat het ophalen van reacties bij veel partijen veel tijd kost. GroenLinks had graag de motie eerder openbaar gemaakt. Dit ligt echter ingewikkeld.

De voorzitter sluit deze discussie.

Wethouder Krabbendam stelt vast dat sprake is van dualisme en dat het uiteindelijk aan de raadsfracties zelf is welke moties zij indienen. Verder communiceert de wethouder uiteraard met GroenLinks (Van der Gugten).

Vervolgens stelt de wethouder vast dat het CDA voorstander is van een grotere milieuzone. Dat is ook de inhoud van de motie die al formeel is ingediend en die kennelijk aangepast wordt. Verder geeft het CDA een aantal randvoorwaarden. De wethouder geeft aan dat het de bedoeling is van een definitief

voorstel om al deze zaken te gaan uitwerken. De wethouder vindt verder ook dat niet over een Duitse sticker moet worden gesproken. De wethouder vindt het goed om te spreken over euronorm 4 en dat is vanaf het jaar 2006. Welke auto's voldoen staat ook in het rapport van Buck Consultants op pagina 20. Men zal daarnaast ook aan bewustwording moeten doen door mensen te vragen om mee te bewegen. Men moet dan ook een redelijke termijn inbouwen. Dit alles komt terug bij de uitwerking.

Wethouder Krabbendam maakte een grapje. Het vignet voorziet erin dat men van een klasse van auto's aangeeft of ze voldoen of niet voldoen. Bij de groene sticker gaat het dan om de euronorm 4 en dat is vanaf het jaar 2006. Welke auto's voldoen staat ook in het rapport van Buck Consultants op pagina 20. Men zal daarnaast ook aan bewustwording moeten doen door mensen te vragen om mee te bewegen. Men moet dan ook een redelijke termijn inbouwen. Dit alles komt terug bij de uitwerking.

Het **CDA** (Geelen) vraagt per interruptie naar een reactie van de wethouder op de inbreng van de ondernemers.

Wethouder Krabbendam heeft in de stadsronde de ondernemers persoonlijk aangesproken. Verder heeft de wethouder in de eerste termijn ook over de ondernemers gesproken. De wethouder vindt ook dat met de marktcoördinatoren moet worden gesproken over hoe men hieraan kan voldoen en hoe de gemeente hen eventueel kan faciliteren. De wethouder zal daarmee aan de slag gaan als de raad instemt met het voorstel (toezegging).

Lijst Den Broeder merkt per interruptie op dat ontheffingen goed op kentekens afgegeven kunnen worden.

Wethouder Krabbendam stelt vast dat Lijst Den Broeder een groot fan is van kentekens. De wethouder komt daarop zo meteen nog terug. Verder stelt de wethouder vast dat in het rapport van Royal HaskoningDHV staat dat een milieuzone niet de meest wereldschokkende effecten teweeg zal brengen op het gebied van PM10 en PM2,5. De raad heeft echter wel het college de opdracht gegeven om de milieuzone als de meest kansrijke maatregel verder te gaan onderzoeken. Het college heeft dit dus gedaan in opdracht van de raad. De effecten van een milieuzone staan ook in het rapport van Royal HaskoningDHV. Er zijn wel degelijk effecten, met name ten aanzien van de roetuitstoot. Dat ziet men ook in steden zoals Rotterdam waar de milieuzone al is ingevoerd. Tot 60% van het wegverkeer is voor de roetuitstoot verantwoordelijk. Men kan daarbij dus ook effecten verwachten als men maatregelen gaat nemen.

De **VVD** (Beckers) is blij dat de wethouder ook concludeert dat men zich moet baseren op het onderzoek. Ten aanzien van PM10 en PM2,5 is het effect van een milieuzone ook zeer minimaal. Op pagina 22, 23 en 24 van het rapport van Royal HaskoningDHV staan 3 grafieken over roetuitstoot. Bij 2 van de 3 zal men in 2025 al op hetzelfde effect zitten en bij de bestelauto's is dat in 2030. De VVD vindt dan ook dat geen substantieel effect aangetoond kan worden. Verder is het ook een beetje flauw dat de wethouder steeds zegt dat de raad verantwoordelijk is voor het negeren van het feit dat er geen effect is. Dat is waar, maar de wethouder komt ook met een voorstel waar hij achter staat.

Wethouder Krabbendam heeft niet gesproken over zeer minimaal, maar over niet wereldschokkend. Dat is een andere definitie. De VVD draait het dus om. De wethouder zit hier om de opdracht van de raad uit te voeren die de meerderheid van de raad heeft besloten. Bovendien heeft de raad ook besloten dat Maastricht in 2030 klimaatneutraal moet zijn. Dit is een eerste stap naar een zero emissiezone. Verder refereren ook meerdere partijen eraan dat dit niet het eindpunt is.

De **VVD** (Beckers) hoopt dat de wethouder er wel van overtuigd is dat dit het beste voor de stad is en niet dat de wethouder dit doet omdat dit een opdracht van de raad is.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat men het hierover niet eens zal worden. Het is ook duidelijk hoe de meerderheid van de raad hierover denkt. De wethouder moet de opvatting van de meerderheid van de raad uitvoeren.

Verder geeft de wethouder aan dat een indiscriminatoire sloopregeling inderdaad tussen de 2,5 en 6 miljoen euro zou kosten. De raad heeft aan de wethouder gevraagd om met een realistisch voorstel ten aanzien van een milieuzone te komen. De wethouder verwacht dat er geen voorstel komt in het najaar over een sloopregeling, met uitzondering ten aanzien van een aantal specifieke situaties. Dus alleen daar waar het nodig is. Dat is een zoektocht.

De **VVD** (Beckers) vraagt meer uitleg. Wanneer is het gerechtvaardigd om in aanmerking te komen voor een sloopregeling?

Wethouder Krabbendam antwoordt dat nog veel punten uitgewerkt moeten worden. Hierover moet ook met de stad gesproken worden. De wethouder heeft ook de ambitie om hiervoor draagvlak vanuit de stad te genereren. Verder geeft de wethouder aan dat met de GD6 is afgesproken om toe te werken

naar een zero emissie stadslogistiek. Het voorstel is daarmee ook niet in strijd. De wethouder vindt zelf 2025 ook niet snel genoeg. Maastricht – inwoners en bezoekers – verdient het dat eerder al een zero emissie stadslogistiek in Maastricht wordt ingevoerd. Hierover heeft de wethouder ook al gesprekken gevoerd. Het is de bedoeling om maatwerk op te zoeken om samen het einddoel – een zero emissie stad – te verwezenlijken. Dat is een wisselwerking.

De **VVD** (Beckers) vraagt per interruptie aan de wethouder een reactie op het artikel over de herkenbare principes die van gemeente tot gemeente hetzelfde moeten zijn en waarop men kan anticiperen. Indien men in Maastricht met een heel ander systeem komt, voldoet men hieraan niet.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat het nog niet zeker is dat deze sticker niet in andere steden zal gaan gelden. Bovendien gelden deze stickers al in veel steden in Duitsland. De wethouder wil graag aansluiten bij het veel grotere systeem dat in Duitsland wordt gehanteerd. De wethouder wil namelijk niet op 'een postzegel gaan zitten'. De wethouder wil ook graag dat de meerderheid van de raad duidelijk kiest, voordat hij met de staatssecretaris spreekt over toepasbare maatregelen. Verder is het ook een feit dat men geen toegang heeft tot de milieunormgegevens van buitenlandse kentekens.

De **VVD** (Beckers) constateert dat geen enkele Duitse overheid een partner is in de GD6. Daarmee zijn dan ook geen afspraken gemaakt. Daarnaast zijn er wel afspraken gemaakt met de Nederlandse overheid en verschillende gemeenten. De VVD vindt dit dan ook een vreemde redenatie van de wethouder.

Wethouder Krabbendam antwoordt dat al langer gecommuniceerd wordt over deze plannen.

Arnhem heeft bijvoorbeeld gisterenavond een motie aangenomen dat men dit wil gaan opstarten. De staatssecretaris is er verder ook van op de hoogte dat een kentekenregistratie een onmogelijke opgave is voor Maastricht.

Verder stelt de wethouder vast dat Partij Veilig Maastricht bijna hetzelfde heeft gezegd als de VVD.

De wethouder vindt het jammer dat Partij Veilig Maastricht tegen is. Verder begrijpt de wethouder ook goed dat de PvdA veel verder wil gaan. Dit is echter niet het eindpunt, maar het begin. Duitsland spreekt nu over blauwe vignetten. Dat is interessant, want dit biedt voor Maastricht de mogelijkheid dat voor een aanscherping in de toekomst middelen beschikbaar zijn. De wethouder vindt ook dat nog veel meer moet worden gedaan voor die zero emissie stad. Er komt dus ook nog veel meer kijken bij dit voorstel. Dit alles moet ook goed gemonitord worden. Men zal bijvoorbeeld ook moeten bekijken hoe de luchtkwaliteit verder verbeterd kan worden. In het definitieve voorstel komt ook een uitwerking voor mensen die zich een ander voertuig niet kunnen veroorloven. De wethouder zal ook proberen om hiervoor zo veel mogelijk draagvlak te zoeken.

Verder stelt de wethouder vast dat de Seniorenpartij ook spreekt over flankerende maatregelen.

In antwoord op de opmerkingen van Lijst Den Broeder geeft de wethouder aan dat in Arnhem ook veel Duits verkeer komt. Arnhem is echter wel een heel andere stad dan Maastricht, met veel minder buitenlandse bezoekers. Het is ook zo dat het vignet gewoon in Nederland verkrijgbaar is voor 12,50 euro. Het is ook de bedoeling dat het vignet op veel meer plaatsen verkrijgbaar zal zijn en dus niet alleen bij de ANWB. De wethouder is hierover ook in gesprek met de Belgen. Er zijn allerlei mogelijkheden om dit zo laagdrempelig mogelijk te maken. Dat is ook de intentie.

Verder geeft de wethouder aan dat handhaving in de APV wordt geregeld. Het invoeren van stickers is inderdaad een verkeersbesluit, net zoals iedere andere maatregel die in dit kader wordt genomen.

Verder ontkracht de wethouder de opvatting van Lijst Den Broeder dat camera's geautomatiseerd zouden werken. Mensen moeten deze camera's immers bedienen. In het rapport van Royal HaskoningDHV staat dat de invoering van camera's 4 miljoen euro kost, naast de jaarlijkse operationele kosten ad 11 miljoen euro voor een periode van 5 jaar. Vignetten zijn dus goedkoper en daarmee is dit een realistischer voorstel. Verder geeft Lijst Den Broeder aan dat camera's bijvoorbeeld ook het verkeer kunnen volgen. De wethouder deelt mee dat de slimme verkeerslichten in Maastricht dit nu ook al kunnen en daarom zijn die camera's ook niet nodig.

In antwoord op de Liberale Partij Maastricht geeft de wethouder vervolgens aan dat studenten op de Tongerseweg de kentekens van vrachtwagens hebben genoteerd. Het is dan ook niet realistisch om dit standaard zo te gaan doen. De wethouder is verder ook blij met de steun van de Liberale Partij Maastricht.

De wethouder stelt vast dat de parameters door de meeste raadsleden worden gedeeld en dat is heel belangrijk. De wethouder zal dan ook met een gepast voorstel komen in overleg met de stad.

In antwoord op de SP geeft de wethouder vervolgens aan dat een nieuwe situatie ontstaat als de staatssecretaris de stickers niet toelaat. De wethouder hoopt dat de fractie van D66 samen met de wethouder de staatssecretaris zal gaan overtuigen om het mogelijk te maken om bijvoorbeeld met een experiment aan de slag te gaan in Maastricht. De opties voor een handavingsmaatregel staan ook nog

allemaal open. Verder stelt de wethouder vast dat ook D66 pleit voor een pakket aan maatregelen. D66 wil goed naar de effecten voor inwoners kijken. De wethouder is het hiermee eens.

Derde termijn

Lijst Den Broeder vraagt of de wethouder het realistisch vindt dat een verkeersbesluit wordt genomen. Is er een wettelijke grondslag voor een verkeersbesluit dat kijkt naar de graad van vervuiling van een voertuig? Is er een wettelijke grondslag voor een verkeersbesluit dat alleen kijkt naar een sticker? Verder geeft de Lijst Den Broeder aan dat de slimme verkeerslichten het verkeer inderdaad wel kunnen tellen, maar het verkeer niet kunnen volgen. Lijst Den Broeder wijst in dit verband op de routing. Camera's kunnen bijvoorbeeld ook de verzekeringsplaatjes van scooters lezen.

Wethouder Krabbendam stelt vast dat Lijst Den Broeder pleit voor een smart city. Dat is echt een brug verder. Deze informatie moet bovendien ook goed worden beveiligd. Dit is heel ingewikkeld. De wethouder wil graag met een realistisch voorstel komen. De wethouder vraagt aan de raad om te kiezen voor optie a. Verder regelt het verkeersbesluit de handhaving ook niet. De handhaving moet door middel van een APV gebeuren. Het staat ook niet in de wet uitgesloten dat het niet met stickers mag. Bovendien ligt Maastricht in een grensregio en daarom is een sticker een veel werkbaardere optie.

De voorzitter vraagt of het voorstel rijp is voor besluitvorming in de raad van 13 maart 2018. Aldus wordt besloten.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 19.09 uur.

Maastricht, 6 maart 2018

Jutten
Secretaris

Severijns
Voorzitter