



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Stand van zaken uitwerking Milieuzone	25 oktober 2018 Verzonden 1-11-2018	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
AJJ (Astrid) Vermeulen	043 350 4402	2018-33840
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
astrid.vermeulen@maastricht.nl	043 - 350 4141	--

Geachte raadsleden,

Met deze brief wil ik u informeren over de stand van zaken van de invoering van een milieuzone.

Uniformering milieuzones

In de raadsinformatiebrief van 21 juni 2018 is reeds vermeld dat er landelijk een aantal ontwikkelingen op gang zijn gekomen als gevolg van het besluit van uw raad in maart 2018. Deze landelijke ontwikkelingen krijgen een basis in het uniformeringsvoorstel milieuzones van de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en zijn van invloed op de wijze en datum van invoering van de milieuzone in Maastricht. Uit gesprekken met de staatssecretaris blijkt dat zij de voorgestelde aanpak van de gemeente Maastricht bijna volledig overneemt. Zo gaan in Nederland dezelfde toelatingseisen gelden als voorgesteld in uw besluit van maart 2018, waarbij we aansluiten bij de Duitse toelatingseisen. Ook is het belang van handhaving van buitenlandse kentekens een belangrijk aandachtspunt geworden. Op basis van uw raadsbesluit heeft de staatssecretaris actie ondernomen om in ieder geval op korte termijn te komen tot bilaterale afspraken met België en Duitsland. Verder wordt ook ingezet op het Europees breed uitwisselen van de gegevens die nodig zijn om een milieuzone te kunnen handhaven. In afwijking van het door u genomen besluit worden in het voorliggende uniformeringsvoorstel benzine voertuigen niet geweerd uit de milieuzone. Ook is de verwachting dat handhaving op basis van vignetten in het uniformeringsbesluit onmogelijk wordt gemaakt. Op basis van het nu voorliggende uniformeringsbesluit zijn de belangrijkste wijzigingen voor Maastricht:

1. Het uniformeringsvoorstel van de staatsecretaris maakt handhaving met vignetten naar verwachting onmogelijk. Dit heeft tot gevolg dat bij de uitwerking van de milieuzone van Maastricht op dit moment wordt uitgegaan van handhaving met camera's in plaats van handhaving op basis van vignetten. Mocht de staatsecretaris de afspraken met België en Duitsland niet tijdig regelen is haar nadrukkelijk verzocht aan te geven hoe zij dan voor een tijdelijke oplossing gaat zorgen. Meer informatie hierover is op dit moment nog niet beschikbaar.
2. De invoeringsdatum van de uniformering van de toelatingseisen voor milieuzones is 1 januari 2020. Met deze uniformering worden vanuit het Ministerie ook de regels voor de verkeersborden van een milieuzone vastgelegd. Wanneer wij per 1 januari 2019 de milieuzone zouden invoeren dienen we gebruik te maken van de oude bebording die op 1 januari 2020 weer moeten worden vervangen. Gezien de hoge kosten voor het alsdan



DATUM
25 oktober 2018

vervangen van de verkeersborden, zijn wij voornemens de invoering van de milieuzone in Maastricht gelijk te stellen aan de landelijke toegangsregels en bebording voor milieuzones, namelijk per 1 januari 2020.

3. Het uniformeringsvoorstel van de staatssecretaris zal zorgen voor hogere kosten in invoering en exploitatie dan waar wij in eerste instantie van zijn uitgegaan. Dit wordt veroorzaakt door kosten voor aanschaf, plaatsing en onderhoud van camera's en het inrichten en beheren van het ICT-systeem waar de gegevens van de camera's verwerkt worden. De hoogte van deze kosten ligt op dit moment voor nadere uitwerking voor.

Europees amendement

Het Europees Parlement wil onderzoeken of er een uniforme Europese autosticker kan komen voor toegang tot milieuzones in steden. Dat zou een einde kunnen maken aan de huidige wirwar aan toegangseisen voor schone voertuigen in Europese stedelijke milieuzones. Alleen auto's die voldoen aan de strengste Europese uitstootnormen krijgen het zogenaamde Ultra Low Emission Vehicle label. Op dit moment is er alleen sprake van een onderzoek naar de mogelijkheden. Dit zal niet op korte termijn leiden tot een concreet voorstel. Hierop wachten voor het invoeren van een milieuzone in Maastricht is daarom geen optie.

Varianten

Het uniformeringsbesluit heeft grote impact op de wijze waarop de milieuzone in Maastricht wordt vormgegeven.

Op dit moment onderzoeken we de optimale contouren van de milieuzone. Hierbij wordt gewerkt met drie varianten waarvoor de voor- en nadelen op een rij worden gezet. Variant B is de variant zoals weergegeven in het onderzoek van Royal Haskoning DHV, op basis waarvan u in maart 2018 het besluit heeft genomen de milieuzone verder uit te werken. Deze variant betreft het centrum gebied inclusief alle singels. Varianten A en B zijn nagenoeg hetzelfde met het verschil dat in variant A de route J.F. Kennedysingel / Prins Bisschopsingel niet is opgenomen. Deze variant is nodig om in beeld te brengen wat de effecten van het al dan niet meenemen van de Prins Bisschopsingel en J.F. Kennedysingel zijn op het onderliggend wegennet. De reden is vooral gelegen in het feit dat deze wegen onderdeel uitmaken van het Regionaal verbindend wegennet.

Variant C volgt uit de door u aangenomen motie om de variant te onderzoeken waarbij gekeken wordt naar een groter gebied dat binnen de milieuzone valt. In deze motie werd gewezen op de gebieden waar betaald parkeren geldt. Dit werd ingegeven door de mogelijkheid om de handhaving van vignetten hierop af te stemmen. Nu het gebruik van vignetten niet meer mogelijk is, is bij de keuze van de ruimere milieuzone vooral gekeken naar de wijken die het meeste last zouden kunnen krijgen van omrijdend verkeer als gevolg van de milieuzone, of die anderszins logisch kunnen zijn qua ligging binnen of buiten de milieuzone.

Effectenstudies

Op dit moment lopen meerdere effectenstudies voor de milieuzone. De volgende effecten worden in kaart gebracht, gewogen en uiteindelijk gebruikt om de ligging van de milieuzone te bepalen.

1. Verkeerskundige effecten; voor de varianten worden de verkeerskundige effecten binnen de zone, maar ook op de omliggende wegen in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gekeken naar ongewenste omrijeffecten van voertuigen die straks de zone niet meer in mogen.
2. Economische effecten; voor de drie varianten worden de economische effecten in beeld gebracht. Hierbij wordt gekeken naar Maastricht als woonstad, bezoekstad en vestigingsstad.



DATUM
25 oktober 2018

3. Milieueffecten; voor de drie varianten wordt het geluids- en luchteffect in beeld gebracht. Niet alleen voor de datum van invoering, maar ook voor de toekomstige aanscherping van de toegangseisen die in het uniformeringsvoorstel van het ministerie zijn opgenomen.
4. Handhavingseffecten; hierbij worden de gevolgen voor handhaving in beeld gebracht door het wijzigen van de wijze van handhaving naar camera's. In het onderzoek wordt bekeken hoe de handhaving zoveel mogelijk kan worden geautomatiseerd en welke jaarlijkse kosten hieraan verbonden zijn.
5. Effecten op het verlenen van ontheffingen; Bekeken zal worden voor welke doelgroepen ontheffingen nodig zijn en hoe deze het beste kunnen worden geregeld. Daarnaast zal bekeken worden hoe ontheffingen maximaal geautomatiseerd kunnen worden en welke kosten hiermee gemoeid zijn.
6. Financiële effecten; Voor de drie varianten zal ook het kostenaspect in beeld worden gebracht. Zoals aangegeven zullen door het uniformeringsbesluit de kosten voor de milieuzone hoger liggen. Dit zal per variant anders zijn als gevolg van meer/minder camera's, meer/minder ontheffingen en meer/minder bezwaarschriften.

Vervolg

Bovenstaande studies zullen input leveren voor de keuze van de variant voor de milieuzone die besproken zal worden met diverse groepen belanghebbenden die direct of indirect door de invoering van de milieuzone geraakt worden. Daarnaast zal een procesmatige beschrijving worden gegeven hoe we bezoekers en bewoners gaan faciliteren en motiveren om over te stappen op andere vormen van vervoer (al dan niet vanaf P&R-locaties buiten de milieuzone). Deze input wordt vertaald in een plan van aanpak voor de implementatie van de milieuzone waarbij aandacht wordt besteed aan de volgende onderwerpen:

1. Contourbepaling op basis van effecten voor verkeer, economie, milieu en handhaving
2. Ontheffingen en legesverordening
3. Bebording en Markering
4. Handhaving, ICT/ camera's, privacy
5. Communicatie, waarbij de tijd tussen raadsbesluit en invoering gebruikt zal worden om bezoekers en bewoners te informeren over de aanstaande milieuzone (zodat we de termijn na 1 januari 2019 vanaf wanneer we gaan handhaven zo kort mogelijk kunnen houden).
6. Evaluatie

Uw raad zal in januari 2019 in positie worden gebracht om op basis van de nieuwe inhoudelijke informatie en de financiële gevolgen daarvan een definitief besluit te nemen over de implementatie van de milieuzone. Als er voor die tijd vanuit de fracties behoefte is aan meer toelichting of informatie ben ik bereid deze extra toelichting te verzorgen aan de fracties.

Gezien de impact van de wijziging en de onzekerheden die er momenteel nog zijn, zal ik ná dit besluit intensief de buurten in gaan. Wel betrek ik deze maand al het platform luchtkwaliteit bij het hiervoor beschrevene. In dit platform zetelt een brede vertegenwoordiging van zowel buurten als belangengroepen.



DATUM
25 oktober 2018

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.