

Duurzaam Mobiel en Bereikbaar Maastricht

*Vereniging Ondernemers Centrum
Ondernemend Wyck
Les Tables
FEHAC
Samenwerkende Hoteliers Maastricht
Maastricht Marketing
Transport en Logistiek Nederland
evofenedex*

*Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht
Ondernemersvereniging Jekerkwartier
Maastricht Culinair
Ondernemersvereniging Stokstraatkwartier
Koninklijke Horeca Maastricht en Heuvelland
Samenwerkende Industrieterreinen Maastricht
Limburgse Werkgevers Vereniging
Centrummanagement Maastricht*



Zo werkt het!

- P&R Noord en Zuid
- Fietsenstalling Stationstraat

- Sharing: fiets, scooter, auto
- Autoneem rijdende busjes vanaf P&R
- Collectief afvalverzameling
- Verkeerscirculatieplan
- Elektrische laad- en losplaatsen



- Green Deal 6
- Emissieloze stadsdistributie
- Verbinding MECC/Randwyck met groene loper



- Milieuvriendelijke beleving vrachtauto's



8102

2020

2202

2024

9202

2028

0302

2032



- Onderzoek stadslogistiek
- 100 extra laadpalen
- P-topdagen, alternatieve locaties inzetten, bijv. ENCI/Rabo/Provincie, P-locatie
- Uitbreiding ondergrondse fietsenstalling capaciteit Markt

- Zakelijke scooters en bromfietsen elektrisch
- Realisatie Parc & Walk Maastricht-West
- Oplevering tram Hasselt-Maastricht



- Oplevering plan Stad en Spoor



- Alleen elektrische auto's parkeren in Vrijthof garage

Duurzaam Mobiel en Bereikbaar Maastricht

De gemeente Maastricht heeft een week voor de gemeenteraadsverkiezingen in meerderheid haar goedkeuring gegeven om de haalbaarheid voor het invoeren van een milieuzone voor centrum Maastricht verder te onderzoeken. Tevens is een motie aangenomen om scooters en bromfietsen mee te nemen bij deze studie.

Het heeft de volgende partijen van ondernemend Maastricht verrast dat voorbij is gegaan aan de bevindingen weergegeven in de rapporten Royal HaskoningDHV en Buck Consultancy: Vereniging Ondernemers Centrum (VOC), Ondernemend Wyck (OW), Ondernemersvereniging Jekerkwartier (OJK), ondernemersvereniging Stokstraatkwartier, Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht (VEBM), Samenwerkende Hoteliers Maastricht (SAHOT), Maastricht Culinaire, Les Tables en Koninklijke Horeca Maastricht en Heuvelland (KHN) alsmede evofenedex, Transport en Logistiek Nederland, Limburgse Werkgevers Vereniging, Samenwerkende Industrieren Maastricht e.o.

Deze rapporten komen beide tot de conclusie dat het invoeren van een milieuzone in centrum Maastricht slechts een zeer beperkte en tijdelijke verbetering van de luchtkwaliteit oplevert. Beide rapporten geven aan dat invoering van een milieuzone in 2017 slechts vijf jaar een beperkt effect heeft op de luchtkwaliteit ten opzichte van autonome verschoning en dat er vanaf 2025 geen positieve effecten meer te verwachten zijn.

Helaas hebben de ingebrachte argumenten door ondernemers vertegenwoordiging, het bedrijfsleven, de ANWB en logistieke sector, tijdens stadsrondes en andere gelegenheden, geen gehoor gevonden bij een groot deel van de gemeenteraadsleden.

Wij kunnen ons vinden in de discussie die gevoerd is binnen de gemeenteraad, als daarbij als einddoel schone lucht en een emissieloze stad wordt bedoeld. Ook wij onderschrijven dat belang en willen daar graag aan meewerken en een bijdrage aan leveren. Daarover later meer.

De nu voorgestelde weg om het invoeren van een milieuzone als hefboom in te zetten met het doel milieubewustzijn te creëren, wijzen wij echter af. Temeer omdat het voorstel voorziet in een zogenaamd 'Maastrichts model' met vignetten, dat nergens anders in Nederland wordt gevoerd. Hoe rechtsongelijk kun je een regeling invoeren voor Nederlandse en buitenlandse bezoekers, wanneer je als stad een andere systematiek invoert dan nationaal gangbaar is. Bovendien heeft de gemeenteraad van Maastricht een motie aangenomen om ook voor brommers en scooters een milieuzone in te richten, maar die blijkt later toch geen onderdeel te zijn van het voorstel en separaat te worden ingevoerd.

Zoals gezegd, wij zijn tegen een milieuzone, maar als er al ooit overtuigende argumenten zijn voor invoering van een dergelijke maatregel, dan kan dat alleen vanuit nationale wetgeving met landelijke en eenduidige regelgeving. Hierbij staan efficiënte maatregelen centraal, wat betekent dat brommers en scooters daar integraal onderdeel van uitmaken.

Wij kunnen niet anders vaststellen dan dat de door de staatssecretaris van Infrastructuur, Stientje van Veldhoven, aangekondigde nationale regelgeving met betrekking tot

milieuzonering in steden en de afgesloten en door gemeente Maastricht ondertekende Green Deal Zes, geen rol van betekenis hebben gespeeld bij de besluitvorming.

Voor meer informatie over de laatste alinea, zie:

• Staatsecretaris Infrastructuur vanaf ca. 4.50 min.:

<https://radar.avrotros.nl/uitzendingen/gemist/19-03-2018/wirwar-aan-milieuzones-in-nederland/>

• Green Deal Zes: <https://greendealz.es.connekt.nl/>

Verder hebben wij in de discussie binnen de gemeenteraad het feit gemist, althans niet gehoord, dat het Europees verdrag momenteel niet voorziet in het uitwisselen van gegevens binnen lidstaten voor het innen van boetes bij het niet naleven van de milieuzone. Dit betekent dat alleen stilstaande auto's, waar bovendien de berijder bij aanwezig moet zijn, kunnen worden bekeurd. Opsporingsambtenaren (BOA's) zijn niet bevoegd om rijdende auto's staande te houden. Los van een enkele actie, lijkt het ons geen topprioriteit voor de politie om actief te gaan controleren op het voldoen aan de milieuzone-regels.

Ondernemend Maastricht en het bedrijfsleven willen benadrukken dat ook zij het streven naar schone lucht en een emissieloze stad volledig steunen, laat daar geen misverstand over bestaan. Dat willen we graag samen met iedereen in Maastricht realiseren op basis van argumenten en realistische plannen, waarbij de inzet van beschikbare middelen, energie en tijd de meeste resultaten opleveren.

Samenhangend plan van aanpak

Wij stellen voor om samen met alle stakeholders die een duurzaam mobiel en bereikbaar Maastricht steunen, te komen tot een samenhangend, uitgewerkt plan van aanpak. Met als doel en eindresultaat dat een optimale schone lucht wordt gerealiseerd.

Graag willen wij samen met de gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar, Universiteit Maastricht en alle stakeholders komen tot een plan van aanpak met concrete afspraken.

We zijn zo vrij geweest om onze gedachten de vrije loop te laten, wat heeft geleid tot onderstaande voorstellen, waar we graag samen met partijen over door willen praten.

Technologische ontwikkelingen

Het komende decennium zal de productie van niet-fossiel aangedreven auto's en andere vervoermiddelen een belangrijke plaats gaan innemen.

Alle gerenomeerde automerken zijn elektrisch en/of waterstof aangedreven auto's aan het doorontwikkelen. Ze worden al aangeboden en zullen in versneld tempo met grotere actieradius en in grotere aantallen op de markt komen. Autonoom autorijden is ontwikkeld, slim parkeren is voorhanden, verhuur van elektrische auto's op basis van gebruik is als pilots in steden geïntroduceerd, etc.

Tevens zullen digitale toepassingen op veel gebieden verder worden ontwikkeld en laagdrempelig inzetbaar worden. Mede omdat deze ontwikkelingen economisch steeds interessanter worden. In onze gedachten hebben we ingespeeld op deze ontwikkelingen.

Mobiliteit & Parkeren

Het wagenpark zal binnen nu en 10 jaar drastisch veranderen. We kunnen daar nu al op anticiperen en Maastricht inrichten naar de behoeften van de 21e eeuw.

Hierbij is te denken aan:

*** Mobiliteit**

- o Faciliteer vanaf 2020 een pilot met het inrichten van straten met plekken voor elektrisch aangedreven huurauto's. Denk aan auto's die tegen vergoeding online gereserveerd kunnen worden en vervolgens klaar staan 'op de hoek van de straat'.
- o Start met TU Eindhoven of RWTH Aachen University een proef om autonoom rijden met elektrisch aangedreven huurauto's mogelijk te maken met als doel de introductie in de periode 2022 - 2024.
- o Sta vanaf 2040 geen fossiel aangedreven voertuigen meer toe in centrum Maastricht, met uitzondering van oldtimers.
- o Het gebruik van oldtimers, het mobiel erfgoed, maakt onderdeel uit van landelijk beleid met betrekking tot regelgeving dat moet worden ontwikkeld. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan het tanken van moderne emissiearme brandstoffen, waarop motoren optimaal zijn afgestemd en die zorgdragen dat tijdens een gehele rit een bijdrage wordt geleverd aan een betere luchtkwaliteit.

* **Logistiek**

o Respecteer Green Deal Zes en voer de afspraken uit. (Wij verwijzen naar de eerdergenoemde website.)

Dit betekent onder andere concreet:

- Vanaf 2025 milieuvriendelijke beleving van het centrum door bestelauto's
- Vanaf 2030 milieuvriendelijke beleving van het centrum door vrachtauto's
- o Elektrische laad- en losplaatsen zijn vanaf 2022 voldoende gerealiseerd. Verbreed de pilot in Wyck naar het hele centrum. Gebruik hierbij het instrument van meervoudig ruimtegebruik, 's ochtends laden en lossen, 's middags parkeren en/of terrasfuncties.
- o Vanaf 2040 geldt de regel zoals geformuleerd bij mobiliteit, geen fossiel aangedreven voertuigen meer in centrum Maastricht

* **Stadsdistributie**

o Geef opdracht aan de Universiteit Maastricht om onderzoek te doen naar de kansen van stadsdistributie en in model uit te werken wat de effecten hiervan zijn, zowel voor milieu, de kwaliteit van de stad en op financieel gebied. Met behulp van dit onderzoek en resultaten worden maatregelen getroffen die zouden kunnen zijn:

- Richt een Logistiek Ontkoppelpunt in. Maastricht kan de inzet van ZE-voertuigen stimuleren door aan de rand van de stad een terrein beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van een logistiek ontkoppelpunt met de vereiste laadsystemen.
- Stadsdistributie wordt ingericht aan de randen van de stad, mogelijk in combinatie met logistieke ontkoppelpunten. Er wordt zowel in Maastricht Oost als West een distributiecentrum ingericht om Maaskruisend verkeer terug te dringen. Beleving van het centrum geschiedt met elektrische voertuigen.
- Ondernemers worden aangemoedigd om gebruik te maken van de diensten van de stadsdistributie, waarbij beleving met retourname emballage, kartons e.a. verpakkingsmaterialen wordt gecombineerd.
- Naar analogie van Amsterdam wordt het principe 'Slim & Schoon' door de stad ingevoerd. Ondernemers die meetbaar minder km's maken, kunnen middels een daaraan gekoppelde score vanuit een duurzaamheidsfonds van de gemeente, een bijdrage krijgen. De ideeën en resultaten zijn tevens openbaar, waardoor andere bedrijven kunnen leren van de koplopers in de stad en deze kunnen toepassen in hun eigen bedrijfsvoering.

* **Afvalverzameling bedrijven**

o Verbreedt de pilot in Wyck voor collectieve afvalverzameling naar geheel centrum. Voor 2022 is er een bedrijfsafvalverwerkingsplan centrum Maastricht opgesteld dat voorziet in het optimaal kwalitatief en duurzaam verzamelen en verwerken van afval en een aanbestedingsprocedure waarin één partij of consortium zowel verantwoordelijk is voor de verzameling alsook voor duurzame verwerking.

o In 2025 is er één partij of consortium dat zowel afval verzamelt en duurzaam verwerkt.

* **Fietsvoorzieningen**

- o Realiseer een fietsenstalling onder de Markt met capaciteit voor 3.000 fietsen, onder dezelfde huidige condities als de fietsenstalling onder het station.
- o Voorzie alle overdekte fietsenstallingen van voldoende elektrische oplaadpunten. Een onderzoek moet uitwijzen hoeveel oplaadpunten moeten worden gerealiseerd.
- o Realiseer fietsparkeerplekken voor kortdurend bezoek in de aanloopstraten.
- o Verbeter de toegangsmogelijkheden en veiligheid van buitengelegen wijken en gemeenten naar centrum per fiets. Denk hierbij ook aan de realisatie van de fietssnelweg Sittard-Geleen - Maastricht.

* **Scooters en bromfietsen**

- o Algemeen geldt dat maatregelen die voor auto's worden genomen ook gelden voor scooters en bromfietzers. In elk plan en maatregel worden deze integraal meegenomen.
- o Vanaf 2023 worden zakelijke scooters en bromfietsen enkel elektrisch aangedreven. Denk hierbij aan bezorgdiensten, pizzakoeriers, etc.

- o Vanaf 2035 worden geen fossiel aangedreven scooters en bromfietsen meer toegelaten in het centrum.

- o Er is een regeling waarbij het vervangen van een fossiel aangedreven scooter of bromfiets door een elektrisch aangedreven scooter of bromfiets wordt gesubsidieerd met een bedrag van €200,00 (stelpost, moet worden onderzocht en bepaald). Deze regeling betreft scooters en bromfietsen met kenteken vanaf 1 januari 2019.

* **Station en omgeving**

- o Het station wordt het openbaar vervoer scharnierpunt naar de overige steden in de Euregio. Dit wordt onderdeel van het plan 'Stad en Spoor'.
- o De treinverbindingen met Aken en Brussel krijgen prioriteit als belangrijke InterCity Express en InterCity knooppunten, waarbij een snelle en comfortabele verbinding van Maastricht met andere Europese hoofdsteden wordt gerealiseerd.
- o In 2025 zijn optimale openbaar vervoersvoorzieningen met Luik en Maastricht Airport gerealiseerd.
- o Bij aanpassingen aan de Wilhelminabrug t.g.v. de noodzakelijke verhoging voor de binnenscheepvaart wordt de tram Maastricht ↔ Hasselt doorgetrokken naar het station.

* **Park & Ride voorzieningen**

- o Aanvullend op de huidige P&R Noord en Zuid, worden tevens een P&R West en Oost ingericht.
- o Gebruik maken van P&R blijft zeer aantrekkelijk geprijsd. Continueer jaarrond het € 2,00 kaartje voor alle P&R voorzieningen met gratis vervoer naar het centrum.
- o Van de beschikbare P&R-parkeerplekken is vanaf 2020 minimaal 20% voorzien van elektrische oplaadpunten. De daaropvolgende 5 jaar wordt het totaal jaarlijks met 10% elektrische P-oplaadpunten aangevuld.
- o Introduceer autonoom rijdend busvervoer van en naar de stad, met een interval van maximaal 15 minuten. Zie ook punt bij mobiliteit in samenwerking met TU Eindhoven of RWTH Aachen University.
- o Faciliteer in- en uitstappen direct voor de in- en uitgang van de P&R-voorzieningen.
- o Realiseer twee haltes in het centrum van Maastricht, te weten 'Station' en 'Markt'. Dit tevens met het oog op de eerdergenoemde Euregionale scharnierfunctie voor het station in de toekomst.

- **Park & Walk voorzieningen**

- o Aan de randen van het centrum worden aanvullende P&W voorzieningen ingericht, waarbij de P-tarifering in lijn is met de P-tarifering van de ringenstructuur.

* **Parkeergarage Vrijthof**

- o Het aantal parkeerplaatsen met elektrische oplaadpunten dient uitgebreid te worden, gelijk het opbouwpercentage zoals genoemd bij P&R-voorzieningen.
- o Vanaf 2032 is de parkeergarage onder het Vrijthof alleen nog toegankelijk voor parkeren van niet fossiel aangedreven auto's (voertuigen die elektrisch, op waterstof of op een andere milieuvriendelijke manier worden aangedreven).

* **Straat parkeren**

- o Gelijk aan P&R, is in 2020 20% van de beschikbare parkeercapaciteit voorzien van elektrische oplaadpunten, die de daaropvolgende 5 jaar ieder jaar met 10% meer P-oplaadpunten worden aangevuld.
- o Waar mogelijk wordt combi-parkeren ingevoerd, zodat met dezelfde parkeercapaciteit een betere bezetting wordt gerealiseerd en optimaal gebruik kan worden gemaakt van de oplaadpunten.
- o Parkeervergunningen aan bewoners worden specifiek toegekend voor het kwartier waarin men woont, dus meer gebiedsgericht dan thans het geval is.

* **Parkeren Topdagen**

- o Er wordt een inventarisatie gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit op P-terreinen van de overheid en het bedrijfsleven die tijdens topdrukke dagen kan worden ingezet. Middels een te ontwikkelen communicatiestrategie, waarbij digitale communicatietechnologie wordt ingezet, worden bezoekers op dagen van topdrukke naar deze aanvullende parkeerplaatsen geleid.

* **Digitale communicatie parkeren**

- o Bezoekers worden met behulp van doorontwikkelde digitale communicatiemiddelen geleid naar de optimaal bij hun profiel passende parkeergelegenheid, waarbij bijvoorbeeld informatie wordt gekoppeld aan het navigatiesysteem. Het profiel wordt door de gebruiker zelf aangemaakt aan de hand van prijs, kwaliteit, bereikbaarheid van het centrum in afstand en tijd, etc.

* **De Maas als waterweg**

- o Zuyd Hogeschool of Universiteit Maastricht krijgt een opdracht om de haalbaarheid te onderzoeken van parkeren buiten de stad met vervoer per boot/pont over water naar een aanlegsteiger in centrum Maastricht. Denk hierbij aan de locaties ENCI/AINSI en terrein Borgharenweg.

* **Verkeerscirculatieplan**

- o Om de doorstroom van auto's, vrachtverkeer, fietsers, scooters en bromfietzers te optimaliseren, lijkt een verbetering van de huidige verkeerscirculatie binnen Maastricht nodig. Een integraal geactualiseerd plan wordt in 2020 opgeleverd en is in 2022 gerealiseerd.
- o Verbiedt scooterverkeer in de winkelstraten van het centrum als onderdeel van het op te stellen verkeerscirculatieplan.
- o In samenwerking met de Provincie Limburg, de Vlaamse regering en de Europese Unie wordt een onderzoek uitgevoerd naar het stroomlijnen van het euregionaal Maaskruisend verkeer. Dit onderzoek is gericht op de infrastructuur van Maastricht-West die aansluit op de infrastructuur in België en over de Maas naar Maastricht-Oost, waarbij verkeer aan de rand van- en binnen het centrum van Maastricht wordt vermeden.

Alle bovengenoemde gedachten zijn toekomstgericht en lijken realiseerbaar. Tevens wordt er recht gedaan aan de lopende initiatieven die hiermee worden gesteund.

Het moge duidelijk zijn dat het veruit onze voorkeur heeft om tijd, energie en geld te besteden aan duurzame oplossingen in plaats van acties die op korte termijn relatief weinig (en vanaf 2025 niets) opleveren, zoals de voorgestelde milieuzonering.

Tijd, energie en geld kun je maar één keer inzetten. Wij kiezen voor een optimale inzet, waarbij met bepaalde onderdelen per direct kan worden gestart.

Wij pretenderen geen volledigheid in de gedachten die we middels dit schrijven hebben geformuleerd en zijn graag bereid om andere suggesties toe te voegen of genoemde gedachten aan te passen voor betere plannen. Ook begrijpen we dat het moet worden bij- en uitgewerkt. Het resultaat van onze gezamenlijke inspanning moet een ambitieus en realistisch plan zijn, waar financieel (samen met de Rijksoverheid en wellicht de Provincie) dekking voor is gevonden en waarbij de effecten zijn doorgerekend op luchtkwaliteit. Het is een aanzet voor Maastricht als meest schone stad, maar kan zeker ook dienen om verder uit te rollen naar Limburg als geheel. Mogelijk dat separaat een plan kan worden gemaakt over het opwekken van zonne-energie, waarbij ook onconventionele ideeën worden uitgewerkt.

Concreet voorstel

Graag willen wij met de gemeente Maastricht, Maastricht Bereikbaar, Universiteit Maastricht en alle andere stakeholders tot afspraken komen om deze gedachten om te zetten in een meerjarig activiteitenplan, waar een overeenkomst tussen partijen aan ten grondslag ligt.

Het lijkt ons dat Maastricht Bereikbaar de meest aangewezen partij is om de intermediaire, adviseerende, onderzoekende en regerende rol in te kunnen vullen op de navolgende onderdelen:

- Uitwerking definitief plan van aanpak dat door gemeente Maastricht, ondernemend Maastricht, de logistieke sector, het bedrijfsleven en alle andere stakeholders, in een overeenkomst wordt onderkend.
- Onderdeel van het definitieve plan van aanpak is het doorrekenen van:
 - o Het effect op het gebied van duurzaamheid en schone lucht van de te nemen maatregelen op korte (2020), middellange (2025) en lange termijn (2030-2040);
 - o De economische effecten van de te nemen maatregelen voor stad en regio;
 - o Een risico-analyse op onderdelen van de te nemen maatregelen;
 - o De kosten/investeringen op onderdelen van de te nemen maatregelen.

Tevens kan Maastricht Bereikbaar onderzoeken wat de mogelijkheden zijn wanneer het plan van aanpak in zijn geheel of op onderdelen wordt uitgerold in Provincie Limburg.

Een duurzaam mobiel en bereikbaar Maastricht en de regio is onze doelstelling, waarbij schone lucht en een emissieloze stad centraal staat en daarmee tevens de gezondheidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) worden gehaald voor 2030, met een nog verdergaande ambitie voor de daaropvolgende jaren.

Dit alles versterkt het imago van Maastricht en haar regio als toekomstgerichte en gastvrije stad die een voortrekkersrol claimt en voortdurend bouwt aan duurzaamheid.

Tot slot willen wij nogmaals benadrukken dat we het invoeren van een milieuzone afwijzen. De argumenten zijn ruimschoots benoemd. Wij hechten waarde aan het gelijkheidsbeginsel binnen Nederland en zorgvuldige beleidsvorming, die ten grondslag ligt aan besluitvorming en de daarop volgende uitvoering. We willen ervoor waken dat er onontkoombare beleidsbesluiten worden genomen, waarbij ogenschijnlijk aantrekkelijke kortetermijnmaatregelen zeer beperkt tot geen effecten realiseren, of kostenverhogend zijn ten opzichte van de beoogde langetermijndoelstelling. Onze keuze is winst voor iedereen in Maastricht, een stad waar het goed wonen, werken, ondernemen, studeren en recreëren is.

Maastricht, 28 mei 2018

*Vereniging Ondernemers Centrum
Ondernemend Wyck
Les Tables
FEHAC
Samenwerkende Hoteliers Maastricht
Maastricht Marketing
Transport en Logistiek Nederland
evofenedex*

*Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht
Ondernemersvereniging Jekerkwartier
Maastricht Culinair
Ondernemersvereniging Stokstraatkwartier
Koninklijke Horeca Maastricht en Heuvelland
Samenwerkende Industrierterreinen Maastricht
Limburgse Werkgevers Vereniging
Centrummanagement Maastricht*