

Geachte raadsleden.

Vandaag mag ik u 3 minuten toespreken namens

- evofenedex, vertegenwoordiger van 15000 handels en productiebedrijven
- Transport en Logistiek Nederland TLN, vertegenwoordiger van 5500 transportbedrijven
- Limburgse werkgeversvereniging LWV, vertegenwoordiger van VNO-NCW in de regio
- ANWB, vertegenwoordiger van 4,5 miljoen weggebruikers
- Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs FEHAC, vertegenwoordiger van ca. 70.000 eigenaren van historische voertuigen.

Kortom namens heel veel burgers en ondernemers die zorgeloos en met plezier onderweg willen zijn.

Al deze verenigingen zijn niet tegen milieuzones. Wel zijn er een aantal voorwaarden waaraan een mogelijke milieuzone volgens deze clubs moet voldoen.

Is er wel een probleem? Uitgangspunt moet zijn dat er een erkend luchtkwaliteitsprobleem is dat door invoering van een milieuzone substantieel vermindert. Volgens de Europese richtlijnen vertaald in het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) heeft Maastricht geen luchtkwaliteitsknelpunten. Een milieuzone in Maastricht draagt ook maar minimaal bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Uw raad besloot dit voorjaar vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen 2018 om een milieuzone voor benzine en dieservoertuigen op basis van handhaving met Duitse vignetten nader uit te werken. Ook benzinevoertuigen om het effect van een milieuzone groter te maken en handhaving met vignetten omdat dit vele malen goedkoper zou zijn dan handhaving met camera's.

Het raadsvoorstel vraagt om uitwerking van deze variant. In oktober schrijft de wethouder aan u dat handhaving met vignetten niet kan en dat benzineauto's ook niet zullen worden meegenomen in de milieuzone.

Op 28 juni bleken deze beperkingen al uit een gesprek tussen Wethouder Krabbendam en de Staatssecretaris.

Dat de wethouder u daar in zijn brief die op 29 juni is afgestempeld niet over heeft geïnformeerd vinden wij een vreemde zaak.

Het was logisch geweest als de wethouder u als raad had geïnformeerd dat de zone zoals u hem hebt verzocht nader te onderzoeken onmogelijk is. Dit heeft de wethouder niet gedaan.

Waarom...laat ik aan uw oordeel.

Ondertussen heeft de Wethouder wel een viertal onderzoeksbureaus opdracht gegeven een milieuzone voor diesels, op basis van camerahandhaving uit te werken. Waarom ongefundeerd en zonder akkoord van de gemeenteraad een andere milieuzone uitwerken? Wat heeft dit gekost? Ervaring uit andere steden leert me dat dit zo maar enkele tonnen kan zijn... zonder opdracht van de raad, en vooraf wetende dat de zone minder luchtkwaliteitsopbrengst zou hebben en de gemeente veel meer zou gaan kosten.

Het lijkt een tunnelsyndroom waarin de wethouder zit. En nou weten we dat Maastricht houdt van tunnels... maar voor dit dossier is dat geen goed idee. De Wethouder zegt ook alternatieven uit te gaan werken. Het aanbod met alternatieven van de ondernemers uit de stad, mede ondersteund

door onze partijen ligt er. Dit wordt echter niet zo voortvarend uitgewerkt. Helemaal niet zelfs. Wij zien alleen koortsachtige inspanningen op de milieuzone.

Tot in 2017 was het proces in het platform luchtkwaliteit dat belanghebbenden samen met de gemeente onder voorzitterschap van de wethouder in het platform discussieerde over maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Onderzoeksvragen en uitkomsten werden gezamenlijk opgesteld en besproken. Het platform is sinds de tunnelvisie van de wethouder veranderd in een voorstelling waarbij deelnemers worden geïnformeerd over onderzoeken waarvan de gemeente zonder betrekken van de platformdeelnemers de onderzoeksvraag heeft bepaald. Het is veranderd in een Onemanshow met veel verkiezingsretoriek. Jawel de provinciale verkiezingen komen er aan.

De nu bedachte zone gaat slechts een paar procent luchtkwaliteitswinst opleveren ten opzichte van autonome verschoning van het wagenpark. Een alternatief pakket kan het zelfde of meer opleveren voor de lucht en tevens de goedkeuring wegdragen van de burgers en ondernemers in de stad en daarbuiten. Ook zal dit pakket de gemeente minder geld kosten dan een zone met camerahandhaving. Hopelijk gaat het u niet om het middel, maar het doel.

Tot slot...wij zijn niet tegen milieuzones. Wel willen we uniformiteit en een realistisch tijdspad.

Uniformiteit is inmiddels gewaarborgd door het geharmoniseerd systeem van milieuzones opgesteld door staatssecretaris Van Veldhoven.

Dat tijdspad is 2025 invoering zero emissie zone vracht- en bestelvoertuigen. Met aanscherping naar personenvoertuigen in 2030. Burgers en bedrijven hebben dan de tijd om te investeren in nieuwe voertuigen. Tot 2025 werken onze partijen graag mee aan alternatieven, stimulering en verschoning waarbij de opbrengst groter zal zijn tegen lagere kosten.

Dit alternatief voorkomt hoge investeringen in een camerasysteem, en nog belangrijker, het voorkomt dat een deel van uw kiezers de komende 5 jaar 2x verplicht wordt te investeren in een nieuw voertuig.

Kies voor het alternatief!

Dank voor uw aandacht.