

Geachte voorzitter, leden van de gemeenteraad

Wij hebben met eerdergenoemde partijen, op 4 december 2018 over het voorliggend voorstel aanvullende vragen gesteld aan de wethouder aan de hand van de ontvangen informatie tijdens de bijeenkomst Platform Luchtkwaliteit d.d. 28 november 2018.

In het raadsvoorstel en de ontvangen rapporten kunnen we een aantal antwoorden afleiden op onze vragen. Zo wordt er onder andere een sloopregeling opgenomen (zie bijlage 5), een berekening gemaakt voor vervanging wagenpark ambulante handel, in bijlage 4 en een gevoeligheidsanalyse toegevoegd.

We hebben inderdaad nog een aantal vragen die volgens ons van belang zijn om te komen tot een zorgvuldige afweging. De vragen die wij hebben gesteld komen voort uit de informatie die we hebben gekregen in het Platform Luchtkwaliteit overleg, de ontvangen presentaties op 21 december en het nu voorliggend raadsvoorstel dat wij 10 januari jl. hebben ontvangen.

- BCI stelt in haar rapport met betrekking tot lange termijnvisie emissievrije zone dat er sprake is van een substantiële effecten van 32 – 48% werven van bezoekers en dat ‘Gemeente moet zorgen voor goede alternatieven voor bezoekers om bereikbaarheid binnenstad op peil te houden’.  
In een reactie die we op deze vraag hebben ontvangen, wordt verwezen naar het raadsvoorstel voorliggend raadsvoorstel.  
Maar wij kunnen in het raadsvoorstel niets lezen over compenserende maatregelen.  
*Vraag: Welke plannen of compenserende maatregelen zijn uitgewerkt en wanneer is hiervan uitvoering voorzien die zorgdragen dat de binnenstad goed bereikbaar blijft en voorkomen wordt dat 32 – 48% van de huidige bezoekers de stad gaat mijden?*  
*Vraag: Hoeveel is het investeringsbedrag dat hiermee is gemoeid en is dit meegenomen in het totaaloverzicht van de investeringen?*  
*Vraag: Wat zijn de directe en indirecte economische effecten wanneer er onvoldoende compenserende maatregelen worden genomen en zich een scenario zou ontwikkelen, waarbij er 32 – 48 % minder bezoekers naar Maastricht komen.*  
*Vraag: Wat zijn de werkgelegenheidseffecten wanneer zich een scenario zou ontwikkelen, waarbij er 32 – 48% minder bezoekers Maastricht aandoen en welke werknemersgroepen en in welke mate zullen worden getroffen.*
- In het raadsvoorstel spreekt u over een zogenaamde ontheffingsregeling voor bewoners en ondernemers.  
*Vraag: Wat zijn de criteria voor een bewoner of ondernemer om een beroep te doen op een ontheffingsregeling?*
- In het raadsvoorstel is een hardheidsclausule voorzien dat burgers of ondernemers woonachtig of gevestigd in de zone, die financieel niet in staat zijn hun voertuig te vervangen, een ontheffing kunnen krijgen.  
*Vraag: Wat zijn de criteria om in aanmerking te kunnen komen voor de hardheidsclausule voor bewoners of ondernemers?*  
Ervaring uit het verleden heeft geleerd dat mensen terughoudend zijn om aanspraak te maken op een dergelijke regeling.

*Vraag: Welke maatregelen worden genomen dat bewoners en ondernemers die in aanmerking komen voor de hardheidsclausule, daar ook daadwerkelijk gebruik van gaan maken?*

- In alle rapporten wordt alleen gesproken over bezoekers en bewoners. Wij missen de doelgroep woon-werkverkeer die een substantieel onderdeel is van het autoverkeer in Maastricht. De binnenstad is goed voor ongeveer 25.000 arbeidsplaatsen en bijvoorbeeld het Maas-kruisend verkeer richting bijvoorbeeld Randwyck: AZM, Brightland Campus e.a. zal met een mogelijke milieuzone worden geconfronteerd.  
*Vraag: Moet het woon-werkverkeer niet worden aangemerkt als essentieel voor Maastricht en derhalve onderdeel uitmaken van het onderzoek?*  
*Vraag: Komt woon-werkverkeer in aanmerking voor de ontheffingsregeling en hardheidsclausule.*
- GP12 stelt bij de randvoorwaardelijke aspecten dat keermogelijkheden op iedere locatie moeten worden ingericht. Op onze vraag hierover of dit is voorzien in het onderzoek heeft de gemeente geantwoord dat niet op iedere locatie een keerpunt hoeft te worden aangelegd en wordt een norm aan van 1 : 10 aangehouden en de maken deel uit van de investeringsraming.  
Wij vragen ons af of aanleg van 1 of 2 keermogelijkheden, want daar praten we dan over bij een norm van 1 : 10, voldoende is.  
*Vraag.: Waarom wordt van een norm uitgegaan van 1 : 10, terwijl een rondgang van alle ingangswegen hier duidelijkheid over kan geven?*  
Verzoek: maak een rondgang en de benodigd aan te brengen keermogelijkheden in beeld.  
*Vraag: Wat zijn de kosten wanneer inzichtelijk is hoeveel keermogelijkheden moeten worden aangelegd?*
- In de conclusies en aanbevelingen van GP12 staat dat, om problemen te voorkomen tijdens afsluitingen A2/N2 tunnel of de Noorderbrug, een dynamische milieuzone bebording- en handhavingssysteem toe te passen op de route Boschstraat-Maasboulevard. Wij lezen dit niet terug in de investeringskosten.  
*Vraag: is dit meegenomen in de opgestelde investeringskosten En zo ja, voor welk bedrag? Zo nee, welk bedrag is hiermee gemoeid om een dynamisch systeem toe te passen?*
- Uit het onderzoek van Grenspaal12 (verder GP12) blijkt dat de Duitse wagenparkgegevens niet in de studie is meegenomen. Gezien het aantal Duitse bezoekers en studenten, lijkt het ons relevant om deze gegeven wel mee te nemen.  
Gezien het aantal bezoekers en studenten is het Duitse wagenpark wel degelijk relevant om in de studie mee te nemen.  
*Vraag: Wat is de invloed van het Duitse wagenpark wanneer deze zijn toegevoegd op de nu gepresenteerde resultaten?*
- In de rapporten en het raadsvoorstel wordt aangehaald dat de argumentatie van de raad die heeft geleid tot variant C, namelijk om de milieuzone gelijk te stellen met de omvang van betaald parkeren niet meer opgaat nu het vignettensysteem achterhaald is en daarmee de noodzaak om de milieuzone gelijk te schakelen met de betaald parkeren zone. U noemt in het raadsvoorstel over variant C 'de onzekerheid van kosten op lange termijn is het grootst' en 'variant C is moeilijk te motiveren, op basis waarvan trek je de grens'.

*Vraag aan de raad: op basis van deze feiten, is variant C feitelijk niet achterhaald?*

- RHDHV adviseert de gemeente Maastricht, vanwege ‘leemtes in kennis’, bij besluitvorming over een in te voeren milieuzone met verkeersbesluit om het Maastrichtse wagenpark in beeld te brengen door middel van kentekenregistratie op een aantal wegen in Maastricht. Om dezelfde reden adviseert RHDHV de effecten buiten de zone nader in beeld te brengen voor de verschillende jaren, op basis van nauwkeurigere gegevens van de wagenparksamenstelling (middels een wagenparkscan) en van het omrijdend verkeer (middels een nauwkeurigere verkeerskundige analyse).

Op onze vraag over kentekenregistratie onderzoek geeft de gemeente aan dat dit niet nog niet is gebeurd.

*Vraag: Is de gemeente voornemens om kentekenregistratie en wagenparkscan onderzoek in het kader van milieuzone uit te voeren?*

Verzoek om bij een dergelijk onderzoek het woon-werkverkeer van Nederlandse, Belgische en Duitse auto's hierin mee te nemen.

*Vraag: Begrijpen wij uit deze aanbeveling van RHDHV dat besluitvorming zonder dit in beeld te hebben, er een feitelijk leemte in kennis is om überhaupt een besluit te kunnen nemen.*

- Er wordt gesproken over drie varianten A, B en C. In variant B en C is de Prins Bisschopsingel opgenomen.  
Wij lezen dat de Kennedybrug en dus ook de Kennedysingel, net als de Noorderbrug buiten de milieuzone zijn gelaten, omdat deze een regionale functie hebben die beleidsmatig deel uitmaakt van het provinciaal Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN). Wij stellen vast, wanneer de Prins Bisschopsingel mogelijk binnen de milieuzone gaat vallen, de Kennedybrug feitelijk indirect onderdeel uitmaakt van de milieuzone, omdat bij het aan of afrijden van de Kennedybrug men altijd in de milieuzone terecht komt. Uitgezonderd verkeer dat via Lage Kanaaldijk de Kennedybrug aan- of afrijdt.  
In uw reactie geeft u aan dat er geen overleg is geweest met de Provincie Limburg of RVWN over het mogelijk invoeren van een milieuzone van de Prins Bisschopsingel.  
*Vraag: Hoewel de Prins Bisschopsingel in eigendom is van de gemeente Maastricht, heeft de Prins Bisschopsingel (N278) ook niet een regionale functie, waarbij Provincie Limburg of RVWN beleidsbepalend is? Met andere woorden, welke zekerheid heeft u dat de gemeente hier zelfstandig een besluit over kan nemen zonder risico te lopen van mogelijk ingrijpen door Provincie Limburg of RVWN dan wel juridische procedures?*
- In het rapport lezen wij dat voor diesel vrachtverkeer Euro norm VI vanaf 1 januari 2022 van toepassing is.  
Op onze vraag wat zijn de economische effecten voor de logistieke sector wanneer Euronorm VI in 2022 in plaats van het in Green Deal Zes overeengekomen jaar 2025 wordt ingevoerd, antwoordt de gemeente dat de vervangingskosten voor de sector dan lager zijn, omdat de sector dan drie jaar langer kan afschrijven.  
Los van het feit dat er voorbij wordt gegaan, dat het huidig wagenpark dan versneld moet worden afgeschreven, de vraag:  
*Vraag: Getuigd het van een betrouwbare overheid wanneer je een afgesloten GD6 overeenkomst tussentijds wijzigt waarbij bovendien de kosten, namelijk minder lange afschrijvingstermijn, bij de sector legt.*

- In de toelichting wordt gesteld dat de zone een belangrijke bijdrage levert aan de klimaatdoelstelling door de gerealiseerde besparing van CO<sub>2</sub>-uitstoot in het gebied. Ter info om het in verhouding te kunnen beoordelen: CO<sub>2</sub>-emissie in Nederland bedraagt 163 miljoen ton: waarvan in de Nederlandse industrie 2017: 91 miljoen ton CO<sub>2</sub> en Kolencentrales 2017: 25 miljoen ton CO<sub>2</sub>).

*Vraag: Hoe kunt in het rapport worden gesproken over een 'belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstelling' bij een besparing van 13 ton CO<sub>2</sub> bij de maximale variant C in relatie tot de totale uitstoot van 164 miljoen ton in Nederland?*
- RHRDV geeft een toelichting over de effecten binnen de zone met betrekking tot vermindering van verloren levensjaren

Toelichting: in het rapport van RHDHV d.d. 21 november 2016 wordt aangegeven dat de gewonnen levensjaren minder dan 1 dag per bewoner is. Gezondheid is van vele factoren afhankelijk, met name genetische aanleg en onder andere leefomstandigheden en leefstijl. In het rapport wordt nu voor het meest omvangrijke scenario C gesproken over 11 levensjaren wordt gewonnen.

*Vraag: Hoewel het individueel kan verschillen, klopt onze berekening dat de gemiddelde gewonnen levensdagen per bewoner bij variant C in 2025 bij uw opgave van circa 11 jaar bedraagt: (11 jaar x 365 dagen x 24 uur) / 16.509 bewoners = afgerond gemiddeld 6 uur per bewoner?*
- BCI noemt in haar rapport bij de beschouwing KBA eindresultaat het volgende: 'Hoewel de baten in beeld zijn, kunnen we de omvang van vervangingskosten in 2025 en 2030 voor emissievrij nu nog moeilijk beoordelen. Daarom zijn deze opgenomen in de eindtabel als PM. Wel blijkt uit de gevoeligheidsanalyse dat het KBA eindsaldo gevoelig is voor eventuele vervangingskosten in de toekomst (mochten deze substantieel zijn, dan lopen kosten behoorlijk op). Geadviseerd wordt met de onzekerheid in de besluitvorming rekening te houden'.

*Vraag: Hoe kan de gemeenteraad een afgewogen besluit nemen op basis van een rapport dat wel de baten opvoert maar niet de te verwachten kosten?*

*Vraag: Hoe moeten wij het advies, 'geadviseerd wordt met de onzekerheid in de besluitvorming rekening te houden', lezen, wanneer inderdaad achteraf blijkt dat de kosten vele malen groter zijn dan nu is berekend? Wat betekent deze opmerking voor de gemeenteraad?*
- De gemeenteraad wordt onder andere gevraagd om een besluit te nemen zoals geformuleerd in het raadsvoorstel: 'de implementatie van een milieuzone in Maastricht uit te stellen tot het moment dat er positief zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens'.

*Vraag: Om misverstanden te vermijden, er moet zicht zijn op de juridische handhaafbaarheid van beide genoemde landen, waarbij 'zicht op' bij een de landen geen optie is om een besluit te nemen?*

*Vraag: Wat wordt überhaupt bedoeld met het begrip 'zicht op de juridische handhaafbaarheid', kan dit nader worden toegelicht?*

Tot zover onze vragen onze vragen voorzitter.