



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Centrummanagement Maastricht

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP

Beantwoording vragen stadsronde 22 januari 2019

DATUM

21 februari 2019

Verzonden 21-02-2019

BIJLAGEN

1

BEHANDELD DOOR

AAJ (Astrid) Vermeulen

DOORKIESNUMMER

043 - 350 4402

ONZE REFERENTIE

E-MAILADRES

Astrid.Vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER

043 - 350 4141

UW REFERENTIE

Geachte meneer ten Haaf, Beste Paul

Tijdens de stadsronde van 22 januari 2019 over de milieuzone Maastricht heeft u, samen met dhr. Paulus en dhr. Harmes, ingesproken namens het Centrummanagement Maastricht. In uw inspraakreactie heeft u een aantal vragen gesteld over de onderzoeksrapporten die zijn uitgevoerd voor de milieuzone.

In de bijlage bij deze brief treft u de beantwoording van uw vragen aan. Ik wil u vriendelijk verzoeken deze ook met uw mede insprekers te delen. Mochten er aanvullend nog vragen zijn dan kunt u die stellen aan mw. Astrid Vermeulen via astrid.vermeulen@maastricht.nl.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

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

nr	Vraag / opmerking	Antwoord
1	<i>Vraag: Over welke periode is de aangekondigde sloopregeling van toepassing?</i>	Zoals in bijlage 5 van de economische effectrapportage wordt beschreven heeft de sloopregeling alleen betrekking op het aantal geregistreerde voertuigen (bestel-, vracht, personenauto's) binnen de milieuzone dat in 2020 niet aan de geldende normen voldoet. De sloopregeling is bedoeld om de overgang naar de milieuzone voor de eigenaren van deze voertuigen te vergemakkelijken. De intentie is daarom de sloopregeling alleen voor het eerste jaar te laten gelden.
2	<i>Vraag: Blijft de vraag hoe de berekeningen zich tot elkaar verhouden in uw rapport van 27 september 2017 en de thans voorliggende informatie, ook bij 20% marktaandeel van dieselauto's bij de start is het verschil nog altijd majeur?</i>	Dit is tweeledig: 1. In de studie van 2017 ging het om zowel benzine als dieselveertuigen (nu alleen diesel) die in aanmerking kwamen voor een slooppremie. 2. Het introductiejaar van de mogelijke sloopregeling is later in de tijd, waarbij rekening is gehouden met een autonome verschoning van het wagenpark. Er zijn in 2020 dus minder voertuigen die niet aan de norm voldoen (in tegenstelling tot het aantal geregistreerde bij RDW in 2017).
3	Vraag: Hoe kunnen conclusie van een onderzoek over hetzelfde onderwerp beiden uitgevoerd door BCI, waar de gemeenteraad een belangrijk besluit over moet nemen, zo verschillen?	Dit is goed te verklaren. In het BCI-onderzoek van 2017 (en het RHDHV-onderzoek van 2016) lag alleen een milieuzone met euronormen als scope voor. Een milieuzone met euronormen bereikt m.n. effect op luchtkwaliteit en vanwege de autonome verschoning van het wagenpark daalt daarom het zogenaamde projecteffect. In de meest recente onderzoeken is de scope van de maatregelen verbreed met een stapsgewijze opbouw naar een emissievrije zone in lijn met het uniformeringsvoorstel van de staatsecretaris en

		<p>het regeerakkoord. De emissievrije zone draagt naast luchtkwaliteitseffecten substantieel bij aan het reduceren van CO₂ emissies. Dit verklaart de andere conclusie.</p>
4	<p>Vraag: Hoe kunnen conclusie van een onderzoek over hetzelfde onderwerp beiden uitgevoerd door RHDHV, waar de gemeenteraad een belangrijk besluit over moet nemen, zo verschillen?</p>	<p>Dit is goed te verklaren. Als het gaat om de gemeentelijke bijdragen van PM₁₀ en PM_{2.5}, is die relatief klein t.o.v. bijvoorbeeld buitenlandse bronnen. Dit is voor NO₂ en EC duidelijk niet het geval, dan is de gemeentelijke bijdrage (en dus invloed) juist groot. Het betreft voor NO₂ en EC met name de bijdrage van lokaal stadsverkeer. Vanuit gezondheidskundig perspectief is het terugdringen van de EC (roet) van groot belang.</p> <p>Een tweede verklaring is dat in het RHDHV-onderzoek uit 2016 'het effect in 2030' als 'beperkt' is aangeduid. Dit heeft er mee te maken dat in het onderzoek in 2016 alleen naar het weren van Euro 2, 3 en 4 (diesel) is gekeken. Het onderzoek in 2018 gaat uit dat in 2030 alleen emissievrije voertuigen worden toegelaten (dus alle diesel EN benzine voertuigen geweerd). Zie ook antwoord 3.</p>
10	<p>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?</p>	<p>Het percentage bezoekers dat hier wordt genoemd is, zoals ook uitvoerig is beschreven in de economische rapportage (p. 32-34), een potentieel maximaal modelmatig effect. In beeld is gebracht wat het effect zou zijn als alle automobilisten niet meer naar de stad zouden komen. In werkelijkheid zal een groot deel van de automobilisten gebruik kunnen maken van parkeerfaciliteiten buiten de emissievrije zone of gebruik maken van alternatieve vervoerswijzen, zoals het OV. En daarmee dus nog wel de binnenstad bezoeken.</p>

		Kortom, het percentage van 32-48% is een worstcase scenario. Dat in realiteit vele malen lager zal liggen. Niet in de laatste plaats omdat er ruim de tijd is om flankerende maatregelen te treffen, waaronder voor een belangrijk deel maatregelen die u zelf ook voorstelt en omarmt.
11	Vraag: Hoeveel is het investeringsbedrag dat hiermee is gemoeid en is dit meegenomen in het totaaloverzicht van de investeringen?	Voor de milieuzone variant A en B zijn voldoende alternatieven aanwezig. Er zijn parkeerfacaliteiten buiten de milieuzone, er zijn PenR plaatsen en er is voldoende openbaar vervoer voorhanden. De toekomstige tram zal hier nog extra in voorzien. Er zijn op dit moment – in het voorstel betreffende de milieuzone- geen extra investeringsbedragen opgenomen om de bestaande voorzieningen uit te breiden. Dit betreft namelijk voor een groot deel plannen die ook los van de milieuzone noodzakelijk zijn.
12	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.	De directe en indirecte economische effecten van dit volstrekt theoretische scenario zijn niet gekwantificeerd, omdat het volledige mobiliteitsbeleid van de gemeente een andere richting en visie behelst en zodoende compenserende maatregelen zonneklaar zijn.
13	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.	Zie antwoord vraag 12.
14	Vraag: Wat zijn de criteria voor een bewoner of ondernemer om een beroep te doen op een ontheffingsregeling?	Dit moet nog verder worden uitgewerkt, maar hierbij zal aansluiting worden gezocht bij de werkwijze die al een aantal jaren in Utrecht, Rotterdam, Amsterdam en Den Haag wordt gehanteerd.

15	Vraag: Wat zijn de criteria om in aanmerking te kunnen komen voor de hardheidsclausule voor bewoners of ondernemers?	Zie antwoord vraag 14.
16	Vraag: Moet het woon-werkverkeer niet worden aangemerkt als essentieel voor Maastricht en derhalve onderdeel uitmaken van het onderzoek?	Het woon-werkverkeer is meegenomen in het onderzoek als onderdeel van de door het verkeersmodel gegenereerde ritten (een substantieel deel daarvan is woon-werkverkeer)
17	Vraag: Komt woon-werkverkeer in aanmerking voor de ontheffingsregeling en hardheidsclausule.	Voor woon-werk verkeer zal geen generieke ontheffing gegeven worden indien de werknemer buiten de milieuzone woonachtig is. Voor deze werknemer gelden dezelfde alternatieven die reeds aanwezig zijn voor bezoekers. Ontheffing is enkel mogelijk wanneer aangetoond wordt dat de auto nodig is voor het werk en parkeren op afstand daarbij geen optie is (bijvoorbeeld thuiszorg) en enkel o.b.v. hardheidsclausule. De insteek is om in de stappen naar ZE samen met werkgevers in de regio stappen te zetten richting verschonen van het wagenpark van werknemers samen met Maastricht Bereikbaar.
18	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.	Voor Milieuzone variant B is hiervoor een inschatting gemaakt op basis van het bestuderen van de concrete locaties. Hieruit bleek dat op 2 van de 29 locaties een nieuwe keermogelijkheid moet worden aangelegd. Daarmee wordt bevestigd dat 1 op 10 een realistische inschatting is.
19	Vraag: Wat zijn de kosten wanneer inzichtelijk is hoeveel keermogelijkheden moeten worden aangelegd?	Voor keermogelijkheden is een globale raming opgenomen die de komende periode verder uitgewerkt dient te worden zodra er een variantkeuze is gemaakt en het definitief ontwerp van het bebodingsplan gereed is.
20	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?	Zie antwoord op vraag 19.

21	<p>Vraag: Wat is de invloed van het Duitse wagenpark wanneer deze zijn toegevoegd op de nu gepresenteerde resultaten?</p>	<p>De invloed van het Duitse wagenpark is niet onderzocht, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de inschatting is dat er veel meer Belgische auto's in Maastricht rijden dan Duitse, gelet op de dagelijkse praktijk - het aandeel dieselauto's in Duitsland lang niet zo hoog is als in België (30% versus 59% volgens de voor onze rapportage gebruikte Belgische publicatie "Kilometers, afgelegd door Belgische voertuigen in 2016" van de Federale overheidsdienst Mobiliteit en vervoer) - uit de in onze rapportage uitgevoerde verkenning naar het effect van de Belgische personenauto's (waar dus sprake is van een veel hoger dieselaandeel t.o.v. NL), blijkt dat er geen significant verschil is tussen het aandeel niet toegestane diesels op het totaal aantal Belgische en Nederlandse auto's dat niet aan de beoogde milieuzonenorm zal voldoen; als dat al geldt voor Belgische voertuigen, geldt dit zeker voor de Duitse, gelet op het substantieel lagere aandeel dieselvoertuigen. <p>Daarmee heeft het nader en specifiek onderzoeken van de invloed van het Duitse wagenpark geen toegevoegde waarde en zal niet tot andere conclusies leiden.</p>
22	<p>Vraag aan de raad: op basis van deze feiten, is variant C feitelijk niet achterhaald?</p>	<p>Bij de definitieve besluitvorming over de milieuzone, dus na zicht op de handhaving van Belgische en Duitse kentekens, zal de raad hier een oordeel over vellen.</p>

23	<p>Vraag: Is de gemeente voornemens om kentekenregistratie en wagenparkscan onderzoek in het kader van milieuzone uit te voeren?</p> <p>Verzoek om bij een dergelijk onderzoek het woon-werkverkeer van Nederlandse, Belgische en Duitse auto's hierin mee te nemen.</p>	<p>In voorbereiding op het verkeersbesluit zal een kentekenonderzoek / wagenparkscan worden uitgevoerd.</p>
24	<p>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.</p>	<p>Het uitgevoerde onderzoek geeft voldoende inhoudelijke basis voor gemeente Maastricht om te besluiten over het voornemen tot een milieuzone. Voor het daadwerkelijke verkeersbesluit zal een kentekenonderzoek / wagenparkscan worden uitgevoerd om hiermee de uitgangspunten in het onderzoek te staven.</p>
25	<p>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?</p>	<p>Om deze vraag te kunnen beantwoorden is ook variant A onderzocht. In de verkeerskundige studie die is gedaan is aangetoond dat het verschil tussen variant A (zonder PBS) en variant B (met PBS) op basis van de verkeerskundige effecten beperkt is. Daarmee maakt het al dan niet toevoegen van de Prins Bisschopsingel aan de milieuzone geen verschil voor de bereikbaarheid en het vervullen van de regionale functie. Dit wordt voor definitieve besluitvorming nog afgestemd met de provincie Limburg en het RVWN. Overigens is de gemeente als wegbeheerder eigenstandig bevoegd om een verkeersbesluit voor deze weg te nemen zonder instemming van de Provincie Limburg.</p>
26	<p>Vraag: Getuigt 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.</p>	<p>In juni 2018 heeft het Rijk het harmonisatievoorstel gepubliceerd. Zij schetst daarbij een route met opties voor gemeenten met als doel de milieuzones in gemeenten te harmoniseren. Zij verwijst daarbij ook naar de afspraken uit de Green Deal Zes. Het harmonisatievoorstel van de staatsecretaris is in</p>

		<p>overeenstemming met de inhoud van GDZES en de GDZES heeft ook instemming van landelijke vervoerdersorganisaties, zoals EVOFendex en TLN.</p> <p>Daarnaast is in december 2018 het Ontwerp Klimaatakkoord gepubliceerd waarbij ook een proces wordt voorgesteld in afstemming met de Green Deal ZES partijen.</p> <p>In beide voorstellen staat heel duidelijk omschreven wat de visie is van partijen om in 2025 Zero Emissie Stadslogistiek in binnensteden te realiseren. In het ontwerp klimaatakkoord wordt daarbij een mogelijkheid van centrale ontheffing voorgesteld als overgangsregeling naar Zero Emissie vrachtverkeer. Hierdoor zouden Euro VI vrachtwagens, mits niet ouder dan 5 of 8 jr. (afhankelijk van het type) een ontheffing kunnen krijgen.</p>
27	<p>Vraag: Hoe kunt in het rapport worden gesproken over een 'belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstelling' bij een besparing van 13 ton CO₂ bij de maximale variant C in relatie tot de totale uitstoot van 164 miljoen ton in Nederland?</p>	<p>Het gaat niet om 13 ton, maar om een besparing van 13 kiloton, dus 13.000 ton CO₂ van het verkeer binnen de milieuzone variant C.</p> <p>Dit is 75% van de totale CO₂ emissies binnen de zone, en daarmee is deze bijdrage in Maastricht significant en belangrijk.</p> <p>De sector Verkeer & Vervoer, met daarbinnen wegverkeer, is een van de belangrijkste bronnen van CO₂ emissies. Het effect van de emissievrije zone in 2030, is daarom voor alle gemeenten een belangrijk instrument om deze bron aan te pakken. Het terugdringen van CO₂ uitstoot is een verantwoordelijkheid van ieder continent, ieder land, iedere provincie, iedere gemeente en</p>

		<p>iedere burger. Dus ook de gemeente Maastricht wil en moet hierin haar verantwoordelijkheid nemen.</p>
28	<p>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: $(11 \text{ jaar} \times 365 \text{ dagen} \times 24 \text{ uur}) / 16.509 \text{ bewoners} = \text{afgerond gemiddeld } 6 \text{ uur per bewoner}$?</p>	<p>Rekenkundig klopt de berekening, maar dat is niet hoe de uiteindelijke gezondheidseffecten zullen optreden. In het RHDHV rapport wordt hierover als volgt toegelicht:</p> <p>“Dit is een gangbare gezondheidskundige waarde, waarbij wel enkele kanttekeningen geplaatst moeten worden voor een juiste interpretatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het is bedoeld als een indicator van gezondheidseffecten, gebaseerd op epidemiologische studies en is daarmee geschikt voor het inschatten van globale economische effecten (gezondheidsbaten). Het is zeker niet bedoeld als absoluut effect voor individuele inwoners. De gezondheid van inwoners hangt mede af van andere factoren zoals levensstijl (sporten, eetgedrag, roken, etc), zoals in hoofdstuk 3 is weergegeven. Het milieu, waaronder de milieufactor luchtkwaliteit, is de belangrijkste ‘niet door het individu beïnvloedbare’ bron van gezondheidsrisico’s. - De vermindering van verloren levensjaren is slechts een klein deel van de totale gezondheidseffecten. Voor een individu is naast levensduur vooral een kwaliteit van leven van belang, welke kan worden verbeterd doordat men gezonder ouder wordt als de lucht schoner is. Het omgekeerd is ook waar: slechte luchtkwaliteit zorgt er ook voor dat mensen ongezonder ouder worden

		<p>met alle fysieke en geestelijke ongemakken en medische kosten van dien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normaal wordt het effect berekend o.b.v. een levenslange blootstelling aan EC. Aangezien we nu te maken hebben met tijdelijke effecten is uitgegaan van een blootstellingsduur van 6 jaar (i.p.v. 80 jaar). Dit geeft een lager gezondheidseffect, hetgeen ons inziens een terechte nuancering is. - De berekende effecten voor de verschillende jaren kunnen, vanwege de veronderstelde blootstellingsduur, niet bij elkaar worden opgeteld. "
29	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?	Op dit moment is deze besluitvorming nog niet aan de orde.
30	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?	Mede daarom is besluitvorming over het invoeren van een emissieloze zone nu nog niet aan de orde. Door het opnemen van de jaartallen wordt wel de koers uitgezet over waar we als stad naar toe willen, maar ten behoeve van het op een later moment te nemen definitieve besluit zullen deze kosten meer gedetailleerd in beeld worden gebracht.
31	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?	Gezien de bezoekersaantallen is met name de handhaving van Belgische voertuigen van groot belang. De Duitse voertuigen kunnen eventueel nog op basis van aanwezige vignetten gehandhaafd worden. Dit is geen sluitend systeem, daarom hopen we dat er op korte termijn meer duidelijk wordt over de handhaving van buitenlandse voertuigen.

32	Vraag: Wat wordt überhaupt bedoeld met het begrip 'zicht op de juridische handhaafbaarheid', kan dit nader worden toegelicht?	Dat houdt in dat in de wet van beide landen, dan wel bij bilateraal verdrag met het koninkrijk der Nederlanden geregeld moet zijn dat uitwisseling van kentekengegevens mogelijk is.
----	---	--