



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van SP
de heer J.M. van Gelooven

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake SP

DATUM
23 januari 2023
Verz. 25 januari 2023

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
AJJ (Astrid) Vermeulen

TELEFOONNUMMER
043 350 4402

ONZE REFERENTIE
2023-00289

E-MAILADRES
Astrid.Vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE

Geachte heer van Gelooven,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Is de wethouder het met ons eens dat, wanneer we de milieuzone om wat voor redenen, niet gaan invoeren, het probleem van de stad op het gebied van milieu- en luchtvervuiling de komende jaren alleen maar groeit?

Antwoord 1:

Nee. De grootschalige luchtmetingen in de stad laten zien dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren is verbeterd. Verschillende maatregelen hebben daartoe bijgedragen. Denk bijvoorbeeld aan lokale maatregelen zoals de ondertunneling van de A2 en de elektrificatie van de bussen van Arriva, maar ook door het landelijk en Europees beleid om de voertuigen te verschonen. De komende jaren hopen we deze trend door te zetten door het invoeren van de Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en het treffen van maatregelen zoals deze genoemd zijn in het 'spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht'. Waarbij het invoeren van een Zero emissie zone ook gaat om een efficiënte aanpak van al het bestel- en vrachtverkeer. Het invoeren van een milieuzone kan ook een maatregel zijn, maar is op dit moment niet opgenomen in de plannen op basis van uw raadsbesluit van 14 mei 2019. Verder geeft het onderzoek van Buck aan dat de bijdrage van een milieuzone aan de verbetering van de luchtkwaliteit klein is.

Vraag 2:

Onderschrijft de wethouder deze conclusies en zo ja, welke acties worden er genomen om de zaak te versnellen c.q. te heroverwegen. Zo nee, kan de wethouder ons uitleggen wat we dan wel als aanvullende maatregelen kunnen verwachten op het gebied van bestrijding van milieu- en luchtvervuiling?

Antwoord 2:

Nee. Op dit moment wordt hard gewerkt aan de invoering van de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek en bijbehorende zone per 1-1-2025 conform uw raadsbesluit van 30 maart 2021. Hiervoor is draagvlak bij de ondernemers, inwoners en transporteurs. Op dit moment is er geen aanleiding voor een heroverweging. Versnellen is ook niet aan de orde, omdat de wetgeving het invoeren van een zero-emissie(ZE)zone pas vanaf 1-1-2025 toestaat en de tijd tot deze datum benodigd is voor een zorgvuldig proces hiernaartoe.



DATUM
23 januari 2023

Natuurlijk zijn er nog een aantal obstakels te overwinnen, maar het niet invoeren van de zero-emissiezone is geen optie wanneer we vooruitgang willen boeken met het verder verschonen van onze binnenstad.

Naast de zero-emissiezone wordt ook gewerkt aan andere maatregelen zoals genoemd in het 'spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht'. Zoals ik in de [raadsinformatiebrief van 20 december 2022](#) heb toegezegd, wordt dit spoorboekje op dit moment geactualiseerd.

Vraag 3:

Is de wethouder het met ons eens dat dit ZE-project waarschijnlijk qua implementatie sterk gaat uitlopen in de tijd en dus voorlopig geen zoden aan de dijk zet met betrekking tot tegengaan van de ongezonde situatie in onze stad?

Antwoord 3:

Op dit moment zijn er geen signalen dat de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek en bijbehorende Ze-zone niet plaatsvindt conform het raadsbesluit van 30 maart 2021.

Vraag 4:

Onderkent de wethouder dat de komende jaren de problemen voor onze stad op het gebied van milieuvervuiling alleen maar toenemen omdat zelfs de ideeën die al werden bedacht niet worden uitgevoerd en er weinig aanvullende en versnellende acties c.q. projecten worden uitgezet om dit tijt toch te keren?

Antwoord 4:

Voor wat betreft luchtkwaliteit is er de afgelopen jaren een dalende trend te zien in de concentraties luchtvervuilende stoffen. Er is geen reden om aan te nemen dat deze dalende trend zich niet zal voortzetten de komende jaren. Er wordt hard gewerkt aan verschoning van het wagenpark en ook andere bronnen worden steeds schoner. Ook over de grens waar een groot deel van onze luchtvervuiling vandaan komt. Verder worden er naast de ZE zone ook andere maatregelen uitgevoerd om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren zoals collectieve afvalinzameling Koestraat, gebruik BSM maar ook LEVV's (licht elektrische vrachtvoertuigen) door diverse binnenstadondernemers.

Overige milieuvervuilende elementen zoals bodemkwaliteit en geluid geven op dit moment niet direct aanleiding tot zorgen. Wel verdient geluid de komende jaren extra aandacht. Door de toenemende vraag om woningen en de beperkte ruimte die er is in de stad wordt er steeds vaker gebouwd op locaties met een hogere geluidbelasting. Op dit moment worden de gevolgen hiervan onderzocht en een voorstel voorbereid hoe hier mee om te gaan Ik zal hier later dit jaar op terugkomen.

Vraag 5:

In het rapport wordt o.a. ook gesproken over het zogenaamde 'zelf verschonende vermogen' van voertuigen c.q. het wagenpark. Is de wethouder het met ons eens dat wanneer dit effect daadwerkelijk zo effectief is zoals het onderzoek beweert, we eigenlijk gewoon kunnen gaan stilzitten wachten op 'klare lucht' en we niet veel extra's hoeven te ondernemen?

Antwoord 5:

Het is een feit dat de voertuigen steeds schoner worden en daarmee ook de luchtkwaliteit in de stad verbetert. Dit is echter geen reden om stil te gaan zitten en dat doen we als stadsbestuur ook niet. Als stad houden we nog altijd de ambitie om, daar waar mogelijk en zinvol, extra maatregelen te nemen om niet alleen de luchtkwaliteit, maar vooral de leefbaarheid van de stad te verbeteren.



DATUM
23 januari 2023

Vraag 6:

Is de wethouder met ons van mening dat wanneer genoemde effect zo sterk is dat een milieuzone daarmee overbodig zou worden, we in feite het hele project ZE-zone c.q. die hele elektrische stadsdistributie, ook niet hoeven in te voeren en we zo, de stad een hoop geld besparen?

Antwoord 6:

Met het invoeren van een milieuzone zouden per 2025 de volgende voertuigen toegelaten zijn:

Type voertuig	Toegelaten euroklasse
Vrachtverkeer	Euro 6
Bestelverkeer	Euro 4 of 5*
Personenauto's	Euro 4 of 5*

**Keuze voor emissie klasse ligt bij de gemeente, maar minimale eis is euro 4*

Uit het onderzoek van Buck wordt duidelijk dat een groot deel van de voertuigen al aan deze eisen voldoet en het effect van een milieuzone daardoor maar minimaal is.

Met de invoering van ZE-zone moeten alle nieuwe vrachtauto's en bestelauto's die de emissiezone in willen, emissievrij aangedreven zijn. Wel geldt er een overgangperiode voor bestaande vrachtauto's en bestelauto's. Vanaf 2030 moeten alle voertuigen in de zero emissiezone volledig emissie vrij rijden.

Overgangstermijn vrachtauto's:

Vanaf 1 januari 2025 moeten alle nieuwe vrachtwagens in zero-emissie zones (ZE-zone) dus een zero-emissie aandrijving hebben. Er geldt wel een overgangstermijn. Die termijn is afhankelijk van de leeftijd van de trekkende eenheid of van de bakwagen. De leeftijd wordt bepaald op basis van het kenteken op 1 januari 2025: Alleen Euro VI-bakwagens die op dat moment jonger zijn dan 5 jaar en de Euro 6-trekkers die op dat moment jonger zijn dan 8 jaar, hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de ZE-zones.

Overgangstermijn bestelauto's:

Ook voor bestelauto's geldt een overgangstermijn. Zo mogen Euro 5-bestelauto's tot en met 31 december 2026 een emissievrije-zone inrijden. Euro 6-bestelauto's mogen dit tot en met 31 december 2027. Ook hier geldt dat alle nieuwe bestelauto's vanaf 1 januari 2025 een zero-emissie aandrijving moeten hebben.

Dat houdt dus een sterke verbetering in ten opzichte van de eisen die aan vracht- en bestelverkeer gesteld worden in een milieuzone. Het invoeren van een ZE-zone heeft daarmee een groter effect. Daarnaast is de ZE-zone veel meer dan alleen het afsluiten van een bepaald gebied voor bepaalde voertuigen. Bij de ZES aanpak gaat het om een meer efficiënte en duurzame aanpak en bundelen van de logistieke stromen die leidt tot minder gereden kilometers. De invoering van ZES leidt daardoor niet alleen tot schonere voertuigen, maar ook tot stillere voertuigen, minder voertuigen en kleinere voertuigen. Dit alles heeft een positieve bijdrage die groter is dan alleen verbetering van de luchtkwaliteit. Daarom wordt het invoeren van een ZE-zone conform uw raadsbesluit op dit moment voorbereid.



DATUM
23 januari 2023

Vraag 7:

Is de wethouder het niet met ons eens dat wanneer we dit allemaal zo bekijken, de urgentie van versnellen van nieuwe en aanvullende maatregelen nodig is, we nog veel meer moeten inzetten op bijvoorbeeld vergroening, een autoluwe binnenstad, we moeten inzetten op meer innovatieve en creatieve projecten. Dat er per direct een dedicated team aan de slag moet om oplossingen te zoeken waarmee we de (lucht)vervuiling in onze stad per direct gaan aanpakken? Zo ja, wanneer mogen we dan aanvullende acties verwachten van de wethouder. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7:

Er is een betrokken team binnen de gemeente en programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar met dit onderwerp bezig. Zij zijn al een aantal jaren bezig met het uitvoeren van maatregelen die de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid in de stad verbeteren. Ook leveren zij grote bijdragen aan de bewustwordingscampagnes over verschillende duurzaamheidsonderwerpen. Hierbij kijken ze ook naar nieuwe, aanvullende en innovatieve maatregelen die in Nederland of in de rest van de wereld worden toegepast. Dat zij hierin succes hebben tonen de gemeten luchtwaarden ook wel aan. Ook de komende jaren zullen zij met dezelfde inzet streven naar een verbetering van de luchtkwaliteit en bereikbaarheid van onze stad. Zoals eerder aangegeven kom ik op korte termijn met een actualisatie van het 'spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht'. Hierin staat duidelijk aangegeven welke maatregelen we de komende jaren gaan uitvoeren.

Het versnellen van maatregelen is natuurlijk altijd wenselijk, maar gaat ook gepaard met een vraag naar extra geld en menskracht. Daarom wordt er op alle mogelijke manieren gezocht naar extra financiering met subsidiegelden. Zolang dit extra geld er niet is, wordt er met de huidige beschikbare middelen en capaciteit alles gedaan om onze stad schoon, gezond en bereikbaar te houden.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen