



> 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	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake over Spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht	26 juni 2023 Verz. 26 juni 2023	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
F (Ferry) Wahls, E (Erwin) de Bruin, AJJ (Astrid) Vermeulen	043 350 4402	2023.02750
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Astrid.Vermeulen@maastricht.nl	043 - 350 4141	---

Geachte heer van Gelooven,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft. In de aanhef om te komen tot uw vragen geeft u aan dat u de toegezegde beschrijving van de gezondheidswinst mist in de verschillende sporen. Deze is inderdaad nog niet toegevoegd. De projecten in het spoorboekje worden jaarlijks overgenomen in het uitvoeringsplan van het Schone Lucht Akkoord. Dit uitvoeringsplan wordt door het ministerie met enige regelmaat doorgerekend om te toetsen of de in het Schone Lucht Akkoord afgesproken gezondheidswinst ook wordt behaald. Hierbij wordt ook per gemeente de gezondheidseffecten in beeld gebracht. Dit gebeurt niet per project, maar per categorie. De doorrekening van het aangepaste uitvoeringsplan 2023, met daarin het geactualiseerde spoorboekje, heeft nog niet plaatsgevonden. Op het moment dat wij deze resultaten ontvangen zal ik u die doen toekomen.

#### Vraag 1:

Kan de wethouder het verschil tussen de ambities uit het coalitieakkoord en de uitwerking daarvan in het voorliggende spoorboekje nader duiden?

#### Antwoord 1:

*De vraag is niet geheel duidelijk. Het spoorboekje is de verzameling van projecten, concrete uitvoeringsmaatregelen, waar we op dit moment aan werken of die in voorbereiding zijn.*

#### Vraag 2:

De titel van het spoorboekje is: Verbeteren luchtkwaliteit en verbeteren bereikbaarheid van Maastricht. We willen voorstellen om deze titel aan te passen om de doelen van de diverse projecten ook in de titel helder te krijgen. Want de titel lijkt een contradictie in zich te herbergen d.w.z. luchtkwaliteit verbeteren en tevens een betere bereikbaarheid van de stad stimuleren. Op diverse plaatsen in het spoorboekje wordt namelijk ook gesproken over betere bereikbaarheid middels regulier autoverkeer en dit autoverkeer wordt dus daarmee niet actief ontmoedigd. Hoe interpreteert de wethouder dit?

#### Antwoord 2:

*We vinden de huidige titel wel degelijk passend bij de maatregel in het spoorboekje en datgene we met het uitvoeren van deze maatregelen willen bereiken. Bereikbaarheid gaat niet alleen over autoverkeer, maar ook over alle andere manieren van vervoer dus ook lopen en fietsen. Daarbij*



DATUM  
26 juni 2023

*dragen maatregelen zoals het verbeteren van de doorstroming van auto's en daarmee het voorkomen van filevorming ook bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Ook met een maatregel als parkeren op afstand wordt de bereikbaarheid van de stad verbeterd.*

**Vraag 3:**

Ons voorstel voor een nieuwe titel is: Het structureel verbeteren van de milieu- en luchtkwaliteit door het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht middels niet vervuilende voertuigen zoals fiets, openbaar vervoer en elektrische (vracht)auto's. Kan de wethouder met ons voorstel uit de voeten?

**Antwoord 3:**

*Het college heeft op zich geen probleem met het veranderen van de titel, aangezien de inhoud het belangrijkste onderdeel vormt, maar vindt dat een dergelijk lange titel niet ten goede komt aan de herkenbaarheid van het product. Het college adviseert daarom om de titel niet aan te passen.*

**Vraag 4:**

Wat ons verder opvalt, is dat er in het spoorboekje een enorme overvloed is aan infrastructurele projecten, maatregelen en plannen. Belangrijke zaken zoals vergroening en de aanpak van hittestress komen er maar bijzonder karig vanaf. In het coalitieakkoord worden dit nog majeure thema's genoemd vanwege het belang voor de gezondheid en leefbaarheid van onze inwoners. Waarom is er zo weinig aandacht en budget voor majeure projecten o.a. rond om vergroening?

**Antwoord 4:**

*In het spoorboekje zijn alleen de projecten genoemd die zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit en dan met name voor die luchtverontreinigende stoffen die gevaarlijk zijn voor de gezondheid. Hierbij zijn ook een aantal groenprojecten opgenomen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Niet door het plaatsen van meer groen, maar indirect door het opheffen van parkeervoorzieningen. Of het toevoegen van groen een positief effect heeft op de luchtkwaliteit is binnen de wetenschap nog steeds een punt van discussie. Daarom zijn de vergroeningsprojecten die worden ingezet ter voorkoming van hittestress, maar niet rechtstreeks aantoonbaar zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit, niet opgenomen in het spoorboekje.*

**Vraag 5:**

Er wordt in het spoorboekje gesproken over maatregelen als het autoluw maken van wijken, over de auto als gast in het centrum, parkeren aan de buitenkant van de stad, geen gratis parkeerkaartjes meer weggeven door winkeliers, et cetera. De SP vraagt zich af waarom niet gestreefd wordt naar een complete autovrije binnenstad?

**Antwoord 5:**

*De koers voor het beleid is uitgezet in de door uw raad vastgestelde Omgevingsvisie Maastricht 2040 en het Coalitieakkoord 2023-2026. Hierin wordt gesproken over autoluw in plaats van autovrij. Hoever autoluw gaat is iets dat nog bepaald moet worden met bewoners, ondernemers en gebruikers in het betreffende gebied. Volledig autovrij is waarschijnlijk niet haalbaar omdat er altijd specifieke doelgroepen zijn waarvoor autobereikbaarheid noodzaak is, zoals laad- en losverkeer, bewoners binnenstad, bedrijven met eigen parkeergelegenheden of mindervaliden.*

**Vraag 6:**

Waarom ontbreekt de impact van de (grote) industrie in Limburg en de ons omringende landen? Kan de wethouder hier alsnog op reflecteren en/of het spoorboekje (doen) aanvullen?



DATUM  
26 juni 2023

**Antwoord 6:**

*Er is op dit moment binnen Maastricht geen programma om de uitstoot van industrie apart aan te pakken. De uitstoot van industrie wordt gereguleerd via vergunningen die door de gemeente of de provincie worden afgegeven. In deze vergunningen wordt altijd gestreefd naar een zo laag mogelijke uitstoot als technisch mogelijk is.*

*In aanvulling daarop wordt gestart met een gebiedsgerichte aanpak op bedrijventerreinen, waarbij we starten op Beatrixhaven. Deze aanpak zal naar verwachting ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Zie maatregel 71 in het spoorboekje.*

*De gemeente kan geen maatregelen voorschrijven voor de industrie in de rest van de provincie en de ons omringende landen.*

**Vraag 7:**

Gezien de grote impact van de stikstofproblematiek die ook in en om onze stad speelt, missen we in het spoorboekje een meer uitgebreide aanpak c.q. maatregelen rond dit urgente thema. Deze maatregelen zouden wat ons betreft verder moeten gaan dan de benoeming van de energietransitie en 'van het gas afgaan'. Hoe past de wethouder dit in zijn aanpak?

**Antwoord 7:**

*Net als bij de beantwoording van vraag 4 geldt dat hiervoor dat in het spoorboekje alleen de maatregelen zijn opgenomen die zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit voor de stoffen die gevaarlijk zijn voor de volksgezondheid, zoals fijnstof, roet en stikstofdioxide. Voor de aanpak van stikstof in relatie tot natuurgebieden geldt een aparte traject. Het LPLG (Limburgs Programma Landelijk Gebied) wordt momenteel opgesteld. De provincie is hiervan de trekker. Op 1 juli wordt een gebiedsdekkend conceptplan opgeleverd met daarin diverse maatregelen voor de stikstofaanpak.*

**Vraag 8:**

De uitstoot bij bouwactiviteiten, maar ook de uitstoot vanuit de agrarische sector (die verder nergens in het spoorboekje wordt genoemd), behoeven expliciete plannen en adequate aanpak. Kan de wethouder ons toezeggen dat er ook rond dit thema op zeer korte termijn sporen zullen worden ontwikkeld?

**Antwoord 8:**

*De uitstoot van de agrarische sector wordt, net als bij industrie, geregeld in vergunningen waarbij altijd wordt uitgegaan van de beste beschikbare technieken. Aanvullende maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt door de agrarische sector op dit moment niet opgepakt. Het Rijk ontwikkelt samen met andere partijen binnen het project Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), de routekaart voor de bouw. Hierin komt ook een uitwerking van de doelen uit het schone lucht akkoord (SLA) voor mobiele werktuigen. Wanneer de resultaten hiervan bekend zijn, zal worden bekeken of deze ook in Maastricht toepasbaar zijn.*

**Vraag 9:**

Waarom is ervoor gekozen om weinig tot niets op te nemen in de sporen rond de impact van industrie (euregio) en de agrarische sector (euregio)?

**Antwoord 9:**

*Zie beantwoording vraag 8. Aan de bedrijven die niet binnen Nederland liggen kan de gemeente geen eisen stellen.*



DATUM  
26 juni 2023

**Vraag 10:**

Is de wethouder bekend met de zeer krappe bemetingen van de nieuwe fietsenstallingen in het centrum, waardoor bij inparkeren of weghalen van de fiets regelmatig flinke schade ontstaat aan de fiets zelf, de remkabels, de versnellingen en de spaken? Het lijkt evident dat mensen daardoor de stallingen gaan mijden en dat men of kiest voor het wildparkeren of, onverhoopt, dan toch maar met de auto komt. Wat gaat de wethouder hieraan doen vooraleer er nog veel meer van deze stallingen worden aangeschaft en geplaatst?

**Antwoord 10:**

*Het gaat hier om de standaard "fietsstulpen" die afgestemd zijn op standaard fietsen. We zien inderdaad dat de fietsen steeds breder worden en dat sommige fietsen niet meer passen in deze standaard rekken. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de bakfietsen en de brede sturen van veelal elektrische fietsen. Daarvoor worden dan fietsvakken gemaakt maar daar kleven ook nadelen aan doordat de fietsen snel kunnen omvallen en je de fiets niet kunt vastmaken. Ook worden er "fietsnietjes" geplaatst die ervoor zorgen dat er ruimer geparkeerd kan worden. Dat is steeds een afweging tussen de beschikbare ruimte, de behoefte en ook de uitstraling in de binnenstad. In de overdekte stallingen (Markt, Kesselskade en station) krijgen deze fietsen al meer ruimte.*

**Vraag 11:**

Wij vragen ons af of er onderzoeken en cijfers bestaan over het effect van nieuwe fietspaden of verbeterde fietspaden op de effectieve vermindering van het aantal auto's of motoren c.q. scooters in de stad. Met andere woorden wat leveren de fietspaden op aan schonere en gezondere lucht? Zijn mensen daadwerkelijk bereid om de auto te laten staan als er op hun route een fietspad wordt opgeknapt?

**Antwoord 11:**

*Ja, over het algemeen kan gesteld worden dat verbeteringen aan fietsinfrastructuur meer fietsers opleveren, waarvan een deel is overgestapt vanuit de auto. Een deel van de beschikbare literatuur is samengevat in de Factsheet Upgrade Fietsinfrastructuur van Rijkswaterstaat (<https://rwsduurzaamemobiliteit.nl/slag/toolbox-slimme-mobiliteit/factsheet-upgrade-fietsinfrastructuur/>). Hierin wordt onder meer aangegeven dat het aantal fietsers toeneemt en 2-5% van de fietsers op een verbeterde fietsroute voorheen met de auto ging. Deze effecten zijn bovendien structureel en kunnen zelfs toenemen over langere termijn. Uiteraard zijn de effecten altijd sterk afhankelijk van de lokale context en zal het bij vooral kleinere ingrepen niet mogelijk zijn om de investeringen direct aan een effect te koppelen. Maar aansluitend bij gedragswetenschappelijk onderzoek leiden fietsinfra verbeteringen tot een lagere weerstand voor de fiets (pull-factor), waardoor de keuze voor de fiets aantrekkelijker wordt. Daarnaast kan de effectiviteit inzake schone lucht vergroot worden wanneer verbeteringen aan fietsinfrastructuur worden opgenomen in een integraal maatregelpakket met maatregelen die ook de weerstand voor de auto vergroten (push-factoren; bijvoorbeeld toegangsmaatregelen en een sturend parkeerbeleid).*

**Vraag 12:**

Er wordt gesproken over intensivering van de handhaving. Wat zijn de recente resultaten hiervan? Hoeveel procent foutparkeerders zijn er minder? Is het aantal weesfietsen afgenomen en met hoeveel? Wanneer denkt de wethouder dat de resultaten concreet zichtbaar worden in de stad en dat de grote hotspots verdwenen zijn?

**Antwoord 12:**

*De fietsparkeerverbodzone is dit jaar flink uitgebreid. In deze zone moet een fiets of scooter geplaatst worden in een daartoe bedoelde parkeervoorziening. Dit om gevaarlijke situaties voor bijvoorbeeld mindervaliden of mensen met een kindwagen op de stoep te voorkomen. De*



DATUM  
26 juni 2023

verkeersbesluiten zijn genomen en de verkeersborden aan de randen van de zone zijn geplaatst. Komende maanden wordt hierover intensief gecommuniceerd. Per 1 augustus starten we dan met de eerste intensieve handhavingsacties op de Sint Maartenslaan, de Alexander Battalaan en de Bourgognestraat. Hier worden dan fout gestalde fietsen met regelmaat verwijderd. Deze fietsen kunnen door de eigenaar op het fietsdepot tegen betaling van € 25 worden teruggekregen. Er wordt hard gewerkt aan het op orde brengen van 7 fte fietshandhavingscapaciteit. Helaas is deze nog niet geheel op sterkte. Ook hier ervaren we de effecten van de moeilijke arbeidsmarkt op dit moment. Per 1 juni zijn we er uiteindelijk in geslaagd om de met uw raad afgesproken uitbreiding (2 extra toezichthouders) te realiseren echter inmiddels is er sprake van langdurig ziekteverzuim binnen de reeds bestaande bezetting. Dit maakt dat de fietshandhavingscapaciteit vooralsnog beperkt is tot 5 fte. Waar mogelijk wordt geprobeerd dit tekort aan capaciteit te compenseren maar gegeven alle andere handhavingsspeerpunten is dit lang niet altijd haalbaar. Om alsnog te kunnen gaan voldoen aan de gemaakte afspraken, werven we op dit moment voor tijdelijke vervanging. Zodra de handhavingscapaciteit volledig op sterkte is, naar verwachting later dit jaar, zullen ook andere locaties binnen deze zone intensief worden aangepakt. Met monitoring gaan we komend jaar goed bijhouden wat er op straat geleverd kan worden met de inzet van deze 7 fte fietshandhaving. Daarmee verkrijgen van beter zicht op de benodigde inzet voor bijvoorbeeld de aanpak van een hotspot locatie in de binnenstad of een situatie in de buitenwijken. Het is dan ook lastig op dit moment een percentage aan te geven voor het aantal foutparkeerders. Feit is wel dat het aantal weesfietsen sinds 2021 is afgenomen doordat er vaker ruimrondes zijn gedaan ten opzichte van de voorgaande jaren. In 2021 is de fietshandhaving capaciteit namelijk van 2 fte naar 5 fte uitgebreid. Daartegenover staat ook de groei van het fietsgebruik waardoor een algemeen percentage lastig te geven is. Eind 2023 moet duidelijk zichtbaar zijn dat de hotspot Sint Maartenlaan, Alexander Battalaan en Bourgognestraat onder controle is. Overige hotspots volgen in 2024.

**Vraag 13:**

Kunt u ons het verschil uitleggen tussen sporen 2 en 3?

**Antwoord 13:**

Spoor 2 (Fietsroute Dr. Nevenstraat) is de fietsroute beneden langs en loopt via de Akersteenweg, Dr. Nevenstraat, Verlengde Dr. Nevenstraat en Groene Loper. Spoor 3 (Fietsroute Winterbed) is de fietsroute bovenlangs en loopt langs de rijbaan voor autoverkeer over het Europaplein en gaat vanaf de Akersteekweg over de het Europaplein naar de J.F. Kennedysingel.

**Vraag 14:**

De SP heeft haar bedenkingen bij deze lobbyactiviteiten en vraag de wethouder daarop te reflecteren: waarom geniet het plan van Coenen en Soete en welhaast onbetwiste status en krijgen exclusieve aandacht. Dienen andere geïnteresseerde architecten en partijen niet ook de kans te worden geboden om mee te dingen naar een dergelijke opdracht?

**Antwoord 14:**

Binnen de Omgevingsvisie en het coalitieakkoord wordt verder gewerkt aan het slechten van nog resterende oost-west-barrières bij bijvoorbeeld het spoor. Diverse denkrichtingen zijn daarbij nog onderwerp van discussie en onderzoek, vooruitlopend op het reguliere besluitvormingsproces. Met de partners in Stad en Spoor wordt verdiepend onderzoek uitgevoerd naar transferknelpunt/passerende. Dit onderzoek is via ProRail aanbesteed. Plannen van betrokken inwoners worden daarbij meegewogen. Uw raad heeft o.a. daarvoor geld gereserveerd voor Stad en Spoor in de begroting 2023. Daarbij is specifiek ook geld gereserveerd voor het onderzoek naar de financiële en technische haalbaarheid van het burgerinitiatief Boven het Spoor, om vervolgens eventuele verdere stappen te kunnen bepalen. Er is daarbij door de gemeente geen subsidie



DATUM  
26 juni 2023

verstrekt aan de initiatiefnemers. Wel is ProRail als belanghebbende en deskundige gevraagd een quickscan te doen naar de haalbaarheid van het plan, in opdracht van de gemeente Maastricht. Dit conform hetgeen opgenomen in de begroting 2023 om de technische en financiële haalbaarheid te toetsen.

**Vraag 15:**

Er wordt in spoor 8 o.a. gesproken over verandering van gedrag en stimulering van gedrag inzake fietsgebruik. Is er bekend met hoeveel procent het fietsgebruik is toegenomen sinds de invoering van het programma en bijvoorbeeld ook het project #posifiets?

**Antwoord 15:**

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aandeel fietsverkeer weergegeven in de vervoerswijzekeuze voor inwoners van en bezoekers aan Maastricht.

<b>Aandeel fietsverkeer in vervoerswijzekeuze</b>					
	<b>2002-2005</b>	<b>2006-2009</b>	<b>2010-2013</b>	<b>2014-2017</b>	<b>2018-2021*</b>
Voor Inwoners	27%	27%	26%	27%	29%
Voor Bezoekers	5%	6%	6%	13%	13%

Bron: CBS-OViN

\*De maatregelen als gevolg van corona in 2020 en 2021 zijn van invloed op de gebruikte vervoerswijzen in deze jaren.

Uit deze tabel is op te maken dat het aandeel fiets in Maastricht is toegenomen.

**Vraag 16:**

Zoals al eens eerder in schriftelijke vragen naar voren gebracht, vraagt de SP zich af of de planning rond de zero emissie-zone nog realistisch te noemen is, gezien het feit dat elektrificatie langzamer loopt dan verwacht, de kosten flink hoger worden en de anti-lobby steeds sterker?

**Antwoord 16:**

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

**Vraag 17:**

Kan de wethouder ons met het oog op het voorgaande laten zien aan de hand van feiten dat de zero emissie-zone een substantieel effect zal hebben op onze luchtkwaliteit? Zijn er op dit moment signalen dat de invoering vertraging zal gaan oplopen? En wat betekent deze vertraging dan voor de luchtkwaliteit van onze stad de komende jaren, omdat het erop lijkt dat de milieuzone wordt afgeschaft?

**Antwoord 17:**

Zoals aangegeven in het raadsbesluit van 30 maart 2023 komt de CO2-reductie van ZES overeen met het volledige energieverbruik (elektriciteit en aardgas) van ca. 2.605 huishoudens in 2025, 16,7 kton in 2030 en 9,3 kton in 2040. In het implementatieplan staan de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de invoering van een ze-zone. Deze effecten zijn:



DATUM  
26 juni 2023

Tabel 4.3 Besparing uitstoot schadelijke stoffen per variant in kton in 2025, 2030 en 2040

Jaarlijkse besparing uitstoot stikstofoxiden en fijnstof	NOx (x kg)		PM <sub>10</sub> (x kg)		PM <sub>2.5</sub> (x kg)	
	2025	2030	2025	2030	2025	2030
Centrumgebied exclusief Singels aan de westkant	23.300	29.600	840	1.140	610	510

De maatschappelijke waarde is bepaald op basis van de milieuprijs van stikstof en fijnstof uit het *Handboek Milieuprijzen* (CE Delft, 2017). De milieuprijs is gebaseerd op de schadelijke effecten die het inademen van de stoffen heeft op de gezondheid van de mens.

Tabel 4.4 Maatschappelijke waarde besparing schadelijke stoffen per jaar en in contante waarde 2020

Maatschappelijke waarde (€)	2025 (jaarlijks)	2030 (jaarlijks)	Contante Waarde 2020
Centrumgebied exclusief Singels aan de westkant	€ 1.112.000	€ 1.420.000	€ 15.053.000

Buck Consultants International

27

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

**Vraag 18:**

Kan de wethouder ons toezeggen dat de opbrengsten van de toekomstige heffingen te goede komen van ons milieu en onze schone lucht?

**Antwoord 18:**

Nee. Eventuele vrachtwagenheffing is een aangelegenheid van het Rijk. Zij bepalen waar gelden voortkomend uit de toekomstige heffingen naar toe zullen gaan.

**Vraag 19:**

De vergroening heeft als doel een klimaatadaptievere, biodiversere en daarmee een aangenaamere leefomgeving te realiseren. De vraag aan de wethouder is om hier ook expliciet de invloed op de volksgezondheid te noemen. Is de wethouder het daar mee eens? Groen en natuur heeft direct invloed op de leefbaarheid, het welzijn en gezondheid van mensen en dient dus grote prioriteit te krijgen.



DATUM  
26 juni 2023

**Antwoord 19:**

*In het spoorboekje zijn alleen de projecten opgenoemd die zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit. De invloed van vergroening op de volksgezondheid, zowel de fysieke gezondheid, zoals het verlagen van de hittestress, als op de mentale gezondheid, ter ontspanning en inspiratie worden genoemd in de Klimaatadaptatiestrategie, en in de omgevingsvisie/groenplan deel 2.*

**Vraag 20:**

Er wordt gesproken over stenen wegpakken, mogelijk bomen bijplanten en, indien structurele vergroening niet lukt, dat er naar alternatieven wordt gezocht. Er is een zeer klein budget van 100.000 euro beschikbaar wat nihil te noemen valt wanneer je doelen echt wil bereiken. Is de wethouder bereid veel verder te gaan in plannen ontwikkelen en vergroten van dit budget?

**Antwoord 20:**

*Het budget van jaarlijks 100.000 euro voor vergroening centrumstedelijk gebied, wordt gezien als een startbudget. Op dit moment werken we aan het Raamplan Vergroening Binnenstad, om per gebied de diverse mogelijkheden van vergroening aan te geven. Dit document zal als leidraad fungeren voor verdere planontwikkeling.*

**Vraag 21:**

Waarom is de wethouder zo weinig ambitieus terwijl het een erg important onderwerp betreft? Naar ons idee is dit onderdeel vele malen urgenter ook dan welk fietspad dan ook. Er wordt naar ons idee in dit spoor vooral gekeken waarom het niet zou kunnen. Er zijn tal van nationale en internationale ook binnenstedelijke projecten te vinden die echt zoden aan de dijk zetten. Gaat de wethouder dit serieus bekijken en ook voor Maastricht mogelijk maken?

**Antwoord 21:**

*Vergroening centrumstedelijk gebied is een belangrijke opgave waarbij we rekening moeten houden met het beschermde stadsgezicht en de beperkte mogelijkheden vanwege multifunctioneel grondgebruik. Uiteraard kijken we in de uitwerking van het raamplan naar goede voorbeelden elders en hoe deze toepasbaar zijn in onze binnenstad.*

**Vraag 22:**

Is de wethouder bekend met een eerder burgerinitiatief met als onderwerp de stadsnatuurvisie Maastricht? Is de wethouder bereid hier kennis van te nemen en serieus de adviezen en aanbevelingen te bekijken?

**Antwoord 22:**

*De stadsnatuurvisie Maastricht is mij bekend en gebruikt bij de uitwerking van de Omgevingsvisie 2040.*

**Vraag 23:**

Er wordt in spoor 44 gesproken over intern en extern draagvlak. Wat wordt hiermee bedoeld?

**Antwoord 23:**

*Bij het raamplan vergroening binnenstad zal consensus van o.a. de afdelingen ruimte, economie en stadsbeheer een vereiste zijn. Vervolgens zal het plan getoetst worden aan de externe belanghebbenden zoals bewoners en ondernemers. Resultaat is een plan waarbij iedereen kan bijdragen in het vergroenen van de binnenstad.*





DATUM  
26 juni 2023

**Vraag 24:**

Spoor 61 heeft een 'oranje' kleur gekregen van de schrijvers van het stuk. Dat betekent volgens de legenda voorin het document dat dit onderwerp vertraagt of gestopt is. Dit verbaast de SP, omdat dit nog niet in de raad besproken werd en er ook nog geen motie aangaande dit onderwerp is goedgekeurd door de raad. Er lijkt ruimhartig te worden voorgesorteerd op een coalitie-breed akkoord hieromtrent, waarover wij via de media moesten vernemen. Kan de wethouder ons allemaal uitleggen waar we hier mee te maken hebben en of dat zomaar gelegitimeerd is om te doen?

**Antwoord 24:**

*Op 14 mei 2019 heeft uw raad besloten de milieuzone niet in te voeren, maar te wachten op het mogelijk worden van handhaving van met name Belgische en Duitse voertuigen gelijk aan de Nederlandse voertuigen. Dit is nog steeds niet het geval. Dit heeft tot gevolg dat dit project vertraagd is, zoals met de oranje kleur is aangegeven in het spoorboekje.*

**Vraag 25:**

Wat ons opvalt ook al in eerdere stukken is dat er een zeer grote discrepantie bestaat tussen de uitgangspunten en opvattingen van externe deskundigen en betrokken partijen zoals Milieudefensie en de argumentatie rond dit thema van het college. Er worden regelmatig ronduit tegengestelde standpunten ingenomen. Is het toch niet een goed idee om daar met de betrokken partijen in een open gesprek nogmaals van gedachten te gaan wisselen om te voorkomen dat dit in de stad blijft rondzingen?

**Antwoord 25:**

*Externe deskundigen en partijen zoals Milieudefensie Maastricht worden in het platform luchtkwaliteit uitgebreid betrokken. Hier is periodiek overleg mee. In het platform wordt ook ruim de gelegenheid geboden om van gedachten te wisselen, waarbij het mogelijk is dat niet iedereen het met elkaars standpunten eens is.*

**Vraag 26:**

Er wordt in dit spoor ook gesproken van een bedrag van 4.7 miljoen euro dat vrij komt te vallen omdat de milieuzone klaarblijkelijk niet doorgaat. Kunnen wij als raad expliciet te zien krijgen aan welke project en maatregelen dit bedrag specifiek wordt toebedeeld, en of die alternatieven voor de milieuzone, minimaal even effectief zijn als die milieuzone?

**Antwoord 26:**

*Wanneer de raad besluit het gereserveerde bedrag vrij te laten komen voor andere maatregelen zal in een raadsvoorstel inzichtelijk worden gemaakt waar dit bedrag voor gebruikt gaat worden en waar mogelijk zal ook het effect op de luchtkwaliteit worden aangegeven.*

**Vraag 27:**

Uw redenatie, en deze wordt gevolgd in de motie van de Seniorenpartij rond dit onderwerp, dat een milieuzone slechts een beperkt (let wel dus wel aantoonbaar effect) heeft, geeft ons reden om de vraag te stellen aangaande alle overige maatregelen en projecten.

Kunt u aantonen dat die eveneens een effect hebben op ons milieu- en luchtkwaliteit? En hoe groot dat effect dan is?

**Antwoord 27:**

*Voor een aantal projecten is, in het kader van een subsidie aanvraag voor het schone lucht akkoord het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid in beeld gebracht. Ook voor ZES is dit gedaan in het kader van de projectvoorbereiding.*



DATUM  
26 juni 2023

*Zo geeft het project lucht voor de fiets een vermindering van 321 kg/j aan PM10 en 1606 kg/j aan NOx. Hieronder valt onder andere het project posifiets uit het spoorboekje.*

*Het project Impulsaanpak laadinfrastructuur voor bedrijven en organisaties op privaat terrein levert een vermindering op van 602 kg/j aan PM2,5 en 46.120 kg/j aan NOx.*

*Zero emissie stadslogistiek levert een vermindering op van 307 kg/j aan PM 2,5 en 17.937 kg/j aan NOx.*

*Voor SLA aanvraag Warmtetransitie Huishoudens is ook een berekening uitgevoerd. Verwachte NOx reductie van dat project is 1977 kg/jaar. De totale potentie van de warmtetransitie (= alle uitstoot van CV ketels in Maastricht naar 0) is 42,6 kton NOx/jaar.*

*De overige projecten zijn ook opgenomen in het decentrale uitvoeringsplan voor het schone lucht akkoord. In 2021 is na het ondertekenen van het schone lucht akkoord dit uitvoeringsplan doorgerekend. De uitkomst hiervan vindt u terug in de bijlage.*

#### **Vraag 28:**

We willen kinderen eerder bewust maken van luchtkwaliteit en het effect van hun handelen op deze kwaliteit. Dat is een mooi streven. Kunt u daar voorbeelden van noemen? Wat kunnen kinderen laten om de kwaliteit van de lucht te verbeteren? Waar hebben kinderen zelf invloed op? Kunt u in vogelvlucht dit programma toelichten? Is het de bedoeling dat kinderen bewust gaan inademen? Kinderen hebben niet zoveel keuze lijkt ons?

#### **Antwoord 28:**

*De lessen die voor kinderen zijn ontwikkeld geven de kinderen meer inzicht in luchtkwaliteit en hoe hun eigen handelen hier invloed op heeft. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het te voet of met de fiets naar school of de sportvereniging gaan in plaats van met de auto gebracht worden. Maar ook de invloed van alle activiteiten in en om het huis (houtkachel, barbecueën op houtskool het aansteken van kaarsen). Door kinderen bewust te maken beïnvloeden we ook indirect de ouders.*

*Daarnaast is het een doorlopend programma vanaf groep 5/6 van de basisschool tot het moment dat de jongeren zelf een mobiliteitskeuze gaan maken. In het project Autoloze generatie proberen we deze mobiliteitskeuze op een positieve manier te beïnvloeden en hopen we dat jongeren kiezen voor stappen, trappen en openbaar of elektrisch vervoer in plaats van een "gewone" auto. Door de kinderen van jongs af aan bewust te maken van de noodzaak van schone lucht hopen we dat deze laatste stap eenvoudiger gemaakt kan worden.*

#### **Vraag 29:**

Is het niet beter mensen en organisaties te gaan benaderen die aantoonbaar een kwalijke invloed hebben op onze leefomgeving en die bij te scholen?

#### **Antwoord 29:**

*Dit gebeurt al op heel veel vlakken. Vooral Zuid-Limburg Bereikbaar heeft een uitgebreid programma met bedrijven in Maastricht om hun medewerkers te bewegen andere vervoerskeuzes te maken.*

#### **Vraag 30:**

Wat bedoelt de wethouder met communiceren over de luchtkwaliteit? Wat moeten we ons daarbij voorstellen en wat is dan de rol van een buurtnetwerk? Wat doet die buurtcontactpersoon dan en aan wat voor soort informatie moeten we denken?

#### **Antwoord 30:**

*Deze maatregel komt uit het plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit dat in 2016 samen met uw raad is opgesteld. Verder uitwerking moet nog plaatsvinden. Acties die wel al plaatsvinden zijn: De website Thuis in Maastricht, hierop wordt regelmatig gecommuniceerd over luchtkwaliteit.*



DATUM  
26 juni 2023

Ook wordt informatie verstrekt aan burgers over de actuele gemeten luchtkwaliteit via de websites:  
[www.luchtmeetnet-maastricht.nl](http://www.luchtmeetnet-maastricht.nl)  
[www.luchtmeetnet-limburg.nl](http://www.luchtmeetnet-limburg.nl)  
[Ohnics | Fijnstofkaart](#)

*In het platform luchtkwaliteit is het overgrote deel van de buurten al goed vertegenwoordigd. In het platform luchtkwaliteit worden plannen in relatie tot luchtkwaliteit in een vroeg stadium besproken. Denk hierbij aan zero emissie stadslogistiek, het luchtmeetnet en ook de voorbereiding van het voorstel aan de raad over houtstook.*

**Vraag 31:**

Kan de wethouder ons vanuit zijn waarneming en kennis duidelijk maken waar volgens hem de discrepantie in opvattingen en conclusies vandaan komt? Deze verschillen zitten al jarenlang een constructieve samenwerking in de weg. Wil de wethouder een stevige poging wagen om de brug te bouwen en in de nu en in de toekomst wel weer samen op te trekken vanwege de noodzaak voor onze stad?

**Antwoord 31:**

*De volledige tekst van het, in uw brief, genoemde citaat uit spoor 75 van het spoorboekje is: "Er leeft het beeld dat de luchtkwaliteit in Maastricht slecht is. De metingen met het uitgebreide luchtmeetnet tonen aan dat dit niet het geval is. Het kan echter altijd nog beter." Het beeld dat vele andere partijen het tegenovergestelde beweren en dat dit een constructieve samenwerking in de weg zit is mij onbekend. De jarenlange samenwerking met het platform luchtkwaliteit, de vele projecten die al zijn uitgevoerd en de daling in verontreinigende concentraties die de luchtmetingen de afgelopen jaren laten zien tonen iets anders aan.*

**Vraag 32:**

Wat gaat de wethouder doen aan deze kwestie omdat het voor de stad en haar inwoners belangrijk is om te kunnen vertrouwen op juiste cijfers en inzichten en op de eerste plaats, kunnen bouwen op een betrouwbare en transparante overheid die haar inwoners beschermt?

**Antwoord 32:**

*Zoals ook in antwoord op vraag 30 is aangegeven zijn de luchtmetingen in Maastricht realtime te volgen via diverse websites. Deze metingen worden door de Regionale uitvoeringsdienst zuid Limburg gekalibreerd en gevalideerd op basis van de metingen die gedaan worden in de grote provinciale meetstations. Daarnaast zijn er 60 fijnstof sensoren die opgehangen en beheerd worden door burgers op een door hen gekozen locatie. Door dit uitgebreide meetnet en de openheid waarmee we de data aan de inwoners beschikbaar stellen zie ik geen reden tot extra inspanningen op dit punt.*

**Vraag 33:**

Is de wethouder bereid dit serieus te bekijken en snel projecten te starten, bijvoorbeeld naar het voorbeeld van Heerlen?

**Antwoord 33:**

*Vanuit klimaatadaptatie, biodiversiteit en gezondheid is Maastricht reeds jaren ook buiten de singels structureel aan het vergroenen. Projecten rondom vergroenen hebben verschillende schaalgroottes. Enerzijds stimuleren wij vergroenen bij particulieren, zoals gevelgroen, groendaken en ontsteden tuinen, ondersteund door het Centrum van Natuur- en Milieueducatie (CNME). Anderzijds voegen wij groen toe in de openbare ruimte, zoals het planten van bomen, het omvormen van gazon tot*



DATUM  
26 juni 2023

*bloemrijk grasland, het realiseren van voedselparken en nieuwe natuur. Een aanpak die veel steden, zoals ook Heerlen hanteren.*

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts  
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen