



**BINNENGEKOMEN**  
**TEAM DOCUMENTSERVICES**  
**D.D. 09-06-2023**  
**No. 2023.02750**  
**Portefeuillehouder: Wethouder Aarts**  
**Organisatieonderdeel: BO-Ruimte**

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht  
Postbus 1992  
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 9 juni 2023

**Betreft:** Schriftelijke vragen SP over *Spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht*

Geacht college,

Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief van 24 mei jl. over de diverse sporen met betrekking tot het verbeteren van de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van Maastricht, hebben wij als SP na grondige bestudering van het rapport nog een aantal vragen en opmerkingen.

We willen allereerst teruggrijpen op uw schrijven van 22 december 2022 inzake het onderzoek naar de meerwaarde van de combinatie milieuzone en zero emissie-zone. U geeft daar in een van de laatste paragrafen aan dat de update van het spoorboekje aan het begin van 2023 met de raad zou worden gedeeld. Dit is, zij het met enige vertraging, nu gelukt. U geeft in dat schrijven ook aan dat u, en wij citeren: *“[er zorg voor zal dragen]dat er begin 2023 een actualisatie van dit spoorboekje plaatsvindt, waarin ook de gezondheidswinst van de projecten duidelijk wordt meegenomen”*. Wij missen die beschrijving van de gezondheidswinst in de nieuwe stukken en zien een en ander niet terug in de diverse sporen. In het kader hiervan willen wij ook met nadruk wijzen op een recent rapport van de GGD waar hier wel degelijk op wordt ingegaan. De conclusies van dat onderzoek waren niet mals en staan haaks op de beweringen van het college dat beweert dat het niet slecht gaat met onze luchtkwaliteit.

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

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 en 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.

2. Hoe interpreteert de wethouder dit?

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.

3. Kan de wethouder met ons voorstel uit de voeten?

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.

4. Waarom is er zo weinig aandacht en budget voor majeure projecten o.a. rond om vergroening?

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.

5. De SP vraagt zich af waarom niet gestreefd wordt naar een complete autovrije binnenstad?

In het spoorboekje wordt verder ook niet gesproken over de industrie in en rond Maastricht, de impact die deze industrie heeft op o.a. onze luchtkwaliteit, en de mogelijke (grensoverschrijdende) maatregelen die genomen zouden kunnen worden. Dit lijkt ons een ernstig gemiste kans.

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?

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?

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.

8. Kan de wethouder ons toezeggen dat er ook rond dit thema op zeer korte termijn sporen zullen worden ontwikkeld?

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)?

Onze overige vragen hebben betrekking op enkele specifieke sporen.

### **Stimuleren van lopen en fietsen - Spoor 1.**

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?
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?
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?

### **De sporen 2 en 3**

13. Kunt u ons het verschil uitleggen tussen deze twee sporen?

### **Stad en Spoor - Spoor 7.**

Er wordt in dit spoor gesproken over een plan 'Boven het Spoor' van de heren Soete en Coenen. Dit plan werd al in eerdere documenten als een zogenaamd burgerinitiatief gelabeld en zo als het ware gedownsized, terwijl we hier wel praten over plannen waarbij mogelijk honderden miljoenen zijn gemoeid.

Er werd aan dit initiatief zelfs een subsidie verleend om onderzoek te doen. Die persoonlijke aanmoediging is iets wat uiterst uitzonderlijk is te noemen voor een burgerinitiatief. Het werd zelfs genoemd in het coalitieplan (plannen van betrokken inwoners worden meegenomen).

De beide heren lieten vervolgens nog op diverse plekken van zich horen. Het plan werd geëxposeerd en gepresenteerd in Centre Ceramique, er werden diverse artikelen geplaatst in de media. Er werd door politieke partijen zelfs een wandelling georganiseerd rond het bedoelde gebied om zo het plan te promoten. Het plan komt nu ook expliciet voor in dit spoorboekje. En wordt wederom met naam en toenaam genoemd in de kaderbrief van 2024. Er lijkt al met al, een innige band te bestaan met beide heren.

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?

#### **Spoor 8.**

15. Er wordt in dit spoor 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?

#### **Spoor 33 - Emissieloze stadslogistiek**

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?

Er is binnen de plannen ook steeds meer ruimte voor uitstel en uitzonderingen. Bovendien betreft de zero emissie-zone slechts stadsdistributie en er worden nog geen jaartallen aangegeven wanneer het ook voor particulier vervoer zou gaan gelden.

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?

#### **Spoor 34 – Vrachtwagenheffing**

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

#### **Spoor 44 – Vergroening Centrum stedelijk gebied**

19. De vergroening heeft als doel een klimaatadaptiever, biodiverser en daarmee een aangename 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.

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?

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

### **Spoor 61 - Realiseren Milieuzone – emissieloze zone**

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?
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?
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?
27. Uw redentatie, 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?

### **Spoor 73 - Educatie en campagne jongeren**

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?

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?

### **Spoor 75 - Voorlichting en educatie via buurtplatforms en veilige buurtteams**

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 doe die buurtcontactpersoon dan en aan wat voor soort informatie moeten we denken?

Er wordt in dit spoor gezegd dat men in de stad onterecht denkt dat de luchtkwaliteit slecht is. De wethouder zegt dat dat niet zo is. Hij zegt dit te kunnen staven met metingen. Vele andere partijen (GGD, milieudefensie en anderen) beweren het tegenovergestelde en hebben andere meetresultaten.

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?
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?

### **Spoor 80 - Groen in de stad gevels, heester, tuinen**

In dit spoor wordt gesproken over diverse kleinschalige projecten. En natuurlijk helpen alle beetjes, maar het zijn ook slechts druppels op een gloeiende plaat. Als we doelstellingen serieus nemen, kan de stad nooit tevreden zijn met een paar kleine bakjes met bloemen of een m2 extra groen. Bloembakken en boombakken zijn prima echter zoals al in eerdere vragen aangegeven de structurele vergroening, minder verharding en hittestress vergt een veel ambitieuzer programma. Wanneer blijkt na een goede studie, dat er weinig mogelijk is in de binnenstad, compenseer dit dan rijkelijk in de wijken en buurten. De lucht stopt namelijk niet bij de singels.

Is de wethouder bereid dit serieus te bekijken en snel projecten te starten? Plant vele malen meer groen en vooral zoveel als mogelijk bomen. Volg het goede voorbeeld van bijvoorbeeld Heerlen. Waar een wil is, is een weg ook naar een gezondere toekomst!



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

Hoogachtend,

Jack van Gelooven

*Fractievoorzitter SP*