



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Economische effecten milieuzone

DATUM
26 februari 2018

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR
AJJ (Astrid) Vermeulen

VERZONDEN 27 FEB 2018

TELEFOONNUMMER
043 350 4402

ONZE REFERENTIE
2018-06281

E-MAILADRES
astrid.vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
-

Geachte raadsleden,

Tijdens de stadsronde van 20 februari is uitgebreid gesproken over de haalbaarheidsstudie milieuzone Maastricht. Tijdens deze bespreking zijn er door verschillende partijen vragen gesteld over de economische effecten van de milieuzone voor de ondernemers.

Het in beeld brengen van de economische effecten is nog een van de uit te werken punten zoals aangegeven in bijlage 3 van het raadsvoorstel. Ter voorbereiding op de raadsronde van 27 februari a.s. kan ik u wel aanvullende informatie geven over de economische effecten die zijn onderzocht in Utrecht en Rotterdam die al een milieuzone hebben. In de bijlage vindt u de volledige rapporten van Utrecht en Rotterdam. In deze rapporten wordt het volgende geschreven over de verwachte economische effecten:

Gemeente Utrecht

De stimuleringsmaatregelen, zoals schone bedrijfsauto's, schone taxi's, et cetera, leiden niet tot negatieve indirecte kosten, omdat er slechts sprake is van vervanging van voertuigen. De milieuzones voor personenvoertuigen en bestelverkeer hebben een beperkt negatief economisch effect voor de voertuigeigenaar. Als voertuigeigenaren in de milieuzone willen blijven rijden, dan zullen ze hun voertuig moeten vernieuwen (dit is meegenomen in de directe kosten). Een deel van de voertuigeigenaren zal er voor kiezen niet meer in de milieuzone te rijden. Dit kan leiden tot economische schade omdat (in geval van de milieuzone bestelverkeer) klantadressen niet meer bezocht kunnen worden.

Voor de milieuzone personenvervoer geldt dat naar verwachting een klein deel van het winkelend publiek uit de regio of elders, een andere bestemming zal kiezen omdat hun voertuig niet aan de toelatingseisen van de milieuzone voldoet. In bijzondere gevallen kan hiervoor ontheffing worden verleend (te denken valt aan aangepaste voertuigen in verband met een handicap). Echter, er zijn ook alternatieven voor handen, zoals relatief goedkope P+R-locaties met ov-gebruik aan de rand van de stad. Het deel dat vanuit Utrecht zelf komt en dezelfde afweging maakt, zal naar verwachting een alternatief zoeken buiten de milieuzone. In het beide gevallen loopt de middenstand in het centrum van Utrecht inkomsten mis. In het tweede geval komt dat ten gunste van de overige middenstand in de stad.

Voor beide groepen is de verwachting dat deze fractie erg gering zal zijn ten opzichte van het totaal van winkelend publiek. Aangezien de binnenstad goed bereikbaar is met het openbaar vervoer zal het meeste publiek (van binnen en buiten de stad) hier een volwaardig alternatief aan hebben. Daar

Raadsinformatiebrieven



DATUM
26 februari 2018

tegenover staat dat de luchtkwaliteit toe neemt, wat op zijn beurt een positief effect zal hebben op het welbevinden van de bezoekers aan de binnenstad.

Het volledige Utrechtse rapport is terug te vinden via:

https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/milieu/luchtkwaliteit/Uitvoeringsprogramma_luchtkwaliteit_def_2013_2015

Gemeente Rotterdam

Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit kunnen economisch gezien per belangengroep verschillende gevolgen hebben. Voor bedrijven heeft bereikbaarheid hoge prioriteit en is ruimte voor mobiliteit essentieel. Voor winkels is naast de bereikbaarheid ook de aantrekkelijkheid van de omgeving van belang. Voor bewoners en bezoekers is vooral de verblijfskwaliteit heel belangrijk.

De transportsector zal bij uitbreiden van de huidige milieuzone versneld tot afschrijving van oudere voertuigen moeten overgaan. De Sloop- en stimuleringsregeling maakt echter de overstap naar zuinigere en schonere auto's mogelijk. Daarnaast is de milieuzone een bevestiging voor de koplopers in duurzame distributie. Door een hardheidsclausule in de ontheffingenregeling wordt voorkomen dat bedrijven failliet gaan door de extra investeringen; zij krijgen een tijdelijke ontheffing. Wanneer particulieren hun voertuigen moeten vervangen bij uitbreiden van de huidige milieuzone met de categorie personenvoertuigen, kunnen ook zij gebruik maken van bovengenoemde Sloop- en stimuleringsregeling. Ook voor hen zal een systeem van ontheffingen gaan gelden.

De economische effecten van de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit voor de lange termijn zullen positief zijn. Een verbeterde kwaliteit van de woon- en leefomgeving ondersteunt de inzet vanuit de Stadsvisie en ondersteunt de gewenste economische reset. Voor de bezoekers en potentiële nieuwe inwoners van Rotterdam zal een verbetering van de luchtkwaliteit positief uitwerken op het imago van aantrekkelijke stad. Verbetering van de gezondheid heeft ook op zichzelf economische effecten, aangezien zich dat vertaalt in vitalere burgers met minder gezondheidsklachten, minder ziekteverzuim en lagere zorgkosten. Rotterdam zal het beter doen, ook in vergelijking met de andere grote steden in Nederland en in het buitenland.

Het volledige Rotterdamse rapport is terug te vinden via:

<http://milieuzonerotterdam.nl/download/20150701%20-%203.pdf>

De steden Rotterdam en Utrecht zijn niet direct vergelijkbaar met Maastricht, omdat het aantal (buitenlandse) bezoekers daar veel lager ligt. Daarnaast hebben Rotterdam en Utrecht beide gekozen voor het invoeren van een sloopregeling om daarmee de kosten voor ondernemer en inwoner te drukken.

Vanuit de regio Noordrijn Westfalen kwam de volgende reactie op mijn vraag of zij een beeld hadden van het effect van de milieuzone op de buitenlandse bezoekers:

"In de aanloop naar de invoering van de milieuzone in de stad Aken, beweerden met name detailhandelaren herhaaldelijk dat klanten, vooral die uit naburige landen, met de introductie van de milieuzone zouden wegblijven. Er waren echter campagnes door verschillende organisaties om te informeren over de noodzaak van een milieusticker en om reclame te maken voor manieren om deze te verwerven.

Welk effect de milieuzone uiteindelijk had op het aantal bezoekers / toeristen is niet bekend. Klachten zijn er niet meer ontvangen van de detailhandel."



DATUM
26 februari 2018

De economische effecten van de milieuzone zijn moeilijk te bepalen en af te zetten tegen de totale aantallen voertuigen die wel de binnenstad in mogen. Bij de verdere uitwerking van de milieuzone zal hier nog eens extra naar worden gekeken. Ook zal door het niet instellen van een sloopregeling extra aandacht moeten worden besteed en maatwerkafspraken worden gemaakt voor de termijn waarop voertuigen vervangen moeten worden.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen, Natuur en Milieu.