

Inspreeknotitie Milieuzonering Binnenstad - 6 maart 2018

Laten we beginnen met helderheid te geven over ons standpunt dat overall wordt gesteund door binnenstadondernemers.

- Wij zijn **tegen** de nu voorgestelde invoering Milieuzonering binnenstad
- Wij zijn **voor** investeren in een duurzaam Maastricht

Voordat ik nader inga op onze argumenten die ons tot ons standpunt hebben gebracht, wil ik gezegd hebben dat ik de afgelopen twee weken met voorstanders voor invoering van de milieuzonering heb gesproken. Voor hun motivatie en drijfveren heb ik diep respect, dat wil ik gezegd hebben. Maar wij zijn een andere mening toegedaan, volgens ons is er voor iedereen zoveel meer te bereiken. Daar zijn wij voor en wij houden vandaag een pleidooi om te kiezen voor maatregelen die perspectief bieden voor de toekomst en bijdragen aan duurzame oplossingen!

De feiten over het onderzoek naar invoering de milieuzonering die zijn opgenomen in de rapporten van Royal HaskoningDHV en Buck Consultants International geven aan dat er nog veel vraagtekens zijn en de beoogde positieve resultaten op het gebied van luchtkwaliteit niet opwegen tegen de nadelen.

Enkele bevindingen van Haskoning en Buck:

- Het effect op de gezondheid is in kwantitatieve termen zeer beperkt. Over een effectperiode van 5 jaar (best case) levert het 37 levensjaren op. Dat is minder dan 1 dag per inwoner.
- De luchtkwaliteit in Maastricht wordt in 2030 voornamelijk bepaald door achtergrondconcentratie, met andere woorden nagenoeg niet beïnvloedbaar.
- In Maastricht wordt aan de wettelijke normen voor NO₂ en fijnstof voldaan. De huidige verwachting is dat op de langere termijn (2030), met uitzondering van de PM_{2,5} concentratie, aan de WHO-advieswaarden zal worden voldaan. Het niet halen van de WHO advieswaarde voor PM_{2,5} wordt veroorzaakt door de aanwezige achtergrondconcentratie.
- Er is de afgelopen jaren al veel bereikt op het gebied van luchtkwaliteit, de oplevering van infrastructurele projecten dragen bij aan een verdere verbetering.

- De toegangscriteria zoals deze voor de *milieuzone bestelauto's* zijn voorgesteld in Maastricht zijn de strengste van Nederland. Het hanteren van de strenge Euro 3 toegangseis leidt ertoe, dat de groep met getroffen voertuigeigenaren fors groter wordt (ca. 31% bestelauto's). Op hoofdlijnen leidt dit tot twee samenhangende opgaven, ik citeer uit het rapport:
 - de juridische houdbaarheid van de zone wordt discutabel én
 - het draagvlak voor de zone staat fors onder druk.
- 'Gezien de impact op het wagenpark van bewoners en ondernemers in de binnenstad van Maastricht, lijkt ook de investering in een sloopregeling noodzakelijk om de weerstand bij deze groepen tegen de invoering van de milieuzone weg te nemen' dit is de letterlijke tekst van het rapport. Naar wij nu begrijpen voorziet het huidig voorstel niet meer in een sloopregeling, gezien de geschatte kosten tussen 2,5 en 6 miljoen euro bij 100% deelname. Wij kunnen niet anders concluderen dat de kosten in het voorliggend voorstel worden afgewimpeld op bewoners en ondernemers in de binnenstad.
- De totale investeringen door de gemeente Maastricht voor de voorbereidingen van de invoering van de milieuzone bedragen op basis van de ervaringscijfers van geraadpleegde gemeenten minimaal € 300.000 tot € 500.000.
- Invoering vraagt een tijdelijke additionele inzet binnen de gemeente Maastricht die wordt begroot op 6-8 fte gedurende 6-9 maanden volgens rapport Haskoning en 4 -6 fte 6 maanden volgens rapport Buck. Omgerekend in euro's is dit een bedrag van tussen de € 200.000 en € 400.000.
- Invoering vraagt jaarlijks een blijvende inzet van de gemeente voor onderhoud systeem en Handhaving.
- Niet in de rapporten opgenomen, maar recent is duidelijk geworden dat de Nederlandse overheid momenteel ook de invoering van een vignet onderzoekt, maar geeft een duidelijk signaal af richting Maastricht 'Loop niet te hard van stapel'. Met andere woorden, sluit je aan bij een eventuele landelijke invoering wanneer die eraan komt.
- Wellicht het meest belangrijke conclusie uit de rapporten van Haskoning en Buck: de effectiviteit van de milieuzone, voor zover ze er al zijn, is zeer tijdelijk, **vanaf 2025 worden er van de invoering van een milieuzone in de binnenstad van Maastricht geen effecten meer verwacht.**

- Belangrijkste punten haalbaarheid uit rapport Buck, de feitelijk samenvatting:
 - De beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2018 is niet realistisch.
Eerste punt klopt.
 - Het voorbereiden en invoeren van de milieuzone vraagt forse inspanningen van de gemeente met betrekking tot inzet van capaciteit en directe kosten.
Dit punt wordt door beide rapporten aangegeven, waarbij de berekening van Haskoning hoger is.
 - Het invoeren van een milieuzone levert naar verwachting weerstand op onder een deel van de van bewoners en ondernemers van Maastricht. Handhaving van buitenlandse voertuigen is moeilijk, terwijl juist deze groep veel in de beoogde milieuzone van Maastricht voorkomt.
Voor ondernemers kan ik dit alleen maar onderschrijven.
 - Ontheffingen kunnen deels ingezet worden om het draagvlak van invoering van de zone te vergroten en om de noodzaak voor een sloopregeling te verminderen. Dit heeft echter direct ook gevolgen voor de effectiviteit van de zone en de noodzakelijke inspanningen voor handhaving.
De al zeer beperkte effecten bij totale invoering, worden bij aanpassingen nog meer geneutraliseerd.
Eigenaren van oudere benzineauto's zullen, gezien de uitspraak in de casus Rotterdam, waarschijnlijk met succes een beroep op de rechter doen om deze categorie uit te sluiten.
Juridische stappen, met dientengevolge vertraging van invoering, zijn zeer waarschijnlijk.

Met deze conclusies op het netvlies, is het goed om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van invoering van milieuzonering in de binnenstad.

Wat zijn de effecten van invoering Milieuzonering binnenstad:

- Het is een ongepaste niet gastvrije maatregel. Feitelijk neutraliseren we alle inzet door veel partijen die bijdragen aan een gastvrij imago Maastricht.
- Bezoekers uit Nederland en met name uit België zullen Maastricht gaan mijden. De maatregel zal breed leiden tot omzetsderving zowel in de retail als in de horeca, met onder andere als gevolg leegstand winkel- en horecapanden.
- De logistieke sector zal weerstand bieden, waarbij ook de maatregel ook nog eens niet aansluit bij het landelijk convenant met de sector.

- Bewoners, ondernemers en werknemers in de binnenstad moeten opdraaien voor de kosten, wanneer hun voertuig zonder sloopregeling moet worden vervangen.
- Zeer waarschijnlijk is de maatregel, zowel vanuit oogpunt bewoners en ondernemers en ook de logistieke sector, juridisch niet houdbaar.
- Wij hebben begrepen dat het standpunt van Q-Park is om het initiatief niet te steunen. Handhaving in Q-Park garages is geen optie.
- Handhaving op privéparkings is geen optie. Handhaving is in ieder geval een issue. In een stad waar we in iedere straat struikelen over wild gestalde fietsen, is de vraag of we bereid zijn om capaciteit in te zetten voor handhaving milieuzone om onze bezoekers met een kater de stad uit te jagen.
- Er wordt geen antwoord gegeven op de vraag hoe wordt omgegaan met Marktondernemers met een doorsnee oud wagenpark, bezitters van old timers/historische voertuigen, zorgverleners, etc.
- Conclusie, we bouwen een barrière voor bezoekers uit met name Nederland, België en andere landen om Maastricht te bezoeken. Het is een achterhoede maatregel, misschien oogt deze sympathiek, maar zet geen zoden aan de dijk. Ondernemers krijgen te maken met omzetting met leegstand als gevolg en ons gastvrijheidsimago krijgt een deuk en dat allemaal door een maatregel die in 2025 aantoonbaar geen effect meer heeft.

Dames en heren gemeenteraadsleden, wij doen een dringend beroep op u om de milieuzonering binnenstad Maastricht niet in te voeren, maar als we bewustwording echt een impuls willen geven en maatregelen willen treffen die resultaten opleveren, dan in te zetten op constructieve investeringen die een beter antwoord geven op de toekomstige uitdagingen waar we voor staan.

Wij kiezen voor een duurzame stad en stellen voor daarin te investeren en het imago van duurzame stad de komende jaren als speerpunt in te zetten.

- U weet dat er enorm wordt geïnvesteerd in de transformatie van benzine naar elektrisch aangedreven auto's. VW, BMW, Audi, Volvo, Mercedes, Aziatische automobiellindustrie zet al haar engineering in op ontwikkelen van elektrisch aangedreven auto's. Over vijf jaar koopt niemand meer een fossiel aangedreven auto. De km prijs van een elektrische aangedreven auto is dan goedkoper dan een fossiel aangedreven auto. De koper van een auto staat over 5 jaar voor de keuze of een milieuvriendelijke duurzame elektrische auto aanschaffen die per km goedkoper is, of een fossiel aangedreven auto aanschaffen die vijf jaar later niet meer is te verkopen. Welke keuze denkt u dat de koper dan maakt?

Het jaar 2025 is dus cruciaal voor de besluitvorming!

Na 2025 zijn er geen effecten meer van het in 2019, 2020 of later, met het oog op landelijke ontwikkelingen en te verwachten juridische procedures, invoeren van een milieuzonering

- Ons voorstel is, label de middelen voor die gepaard zouden gaan met invoering milieuzonering binnenstad, want dat is toch inzetten op lost money, lost time and lost energy voor duurzame toekomstgericht investeringen. Zet een samenwerkingsverband op waarin iedereen is vertegenwoordigd. Maastricht Bereikbaar heeft, als voorbeeld, bewezen zo'n rol succesvol te kunnen invullen. Investeer in Maastricht als fietsstad, in oplaadpalen, in alternatief elektrisch autovervoer d.m.v. verhuur, faciliteer de logistieke sector met elektrische oplaad- en lospunten aan te leggen, voorzie Binnenstadservice van kleine elektrische voertuigen, etc.

Toon courage en kies voor innovatieve duurzame initiatieven.

Kies bijvoorbeeld voor het plaatsen van 500 oplaadpalen. 150 elektrische laadplekken aan te leggen bij P&R Noord, 150 bij MECC, 150 bij een in te richten P&R West en 50 in binnenstad. Maak Maastricht tot de best bereikbare elektrische autostad.

Wij zijn graag bereid om hierin mee te denken en aan mee te werken.

- Versterk het imago als duurzame stad, versterk onze gastvrijheid. Investeer niet in restrictieve maatregelen, creëren van hindernissen en nog meer regelgeving maar investeer in toekomstgerichte duurzame maatregelen. Maatregelen, die zowel het welzijn van de bewoners van de stad Maastricht vergroten als ook bezoekers laat zien waar deze stad voor staat.

Geachte gemeenteraadsleden, hoe kan ik u nu met een voorbeeld verduidelijken voor welke keuze u staat? Er is geen vergelijkbaar voorbeeld, maar ik wil toch een overdenking meegeven. Stel, en verplaats u 20 jaar terug in de tijd geleden. U staat u voor de keuze om een investering te doen voor € 500.000 om de inktlinten van Remington typemachine te vervangen door milieuvriendelijke linten of 10 jaar geleden staat voor u de keuze om € 500.000 te investeren om fotorolletjes van Kodak te vervangen door milieuvriendelijke fotorolletjes. Hoe zou u met de wetenschap van nu toen hebben besloten?

Er is een groot verschil met de genoemde voorbeelden van 20 of 10 jaar geleden, toen wisten we niet dat innovatie zou zorgen voor vervangende producten.

Nu weten we wel dat er over 5 – 7 jaren fossiel aangedreven auto's duurder zijn per km en worden vervangen door elektrisch aangedreven auto's.

- Conclusie: Wij doen een oproep aan u gemeenteraadsleden om samen te bouwen aan een duurzame toekomst van Maastricht, door niet te kiezen voor milieuzonering binnenstad met een tijdelijk zeer beperkt effect, hoge kosten en verwachte problemen in de uitvoering, die ook nog eens afbreuk doet aan imago en aantrekkelijkheid van Maastricht, maar te kiezen voor de imagoversterkende maatregelen met perspectief voor de toekomst en duurzame oplossingen die er écht toe doen!

Tot zover mijn bijdrage, dank u wel voorzitter.