



Samenvatting

De gemeente verlengt de milieuzone op de Statensingel met twee jaar tot 1 januari 2020. De gemeente Maastricht wil zorgen voor een prettig woon- en leefklimaat in de stad. Schone lucht draagt daar aan bij. Sinds 1 maart 2010 is er op de Statensingel een milieuzone voor vrachtwagens, als onderdeel van het luchtkwaliteitsplan uit 2006. Zo worden transporteurs gestimuleerd om met schonere voertuigen te gaan rijden. Het huidige convenant Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering loopt af per 1 januari 2018. In de landelijke overleggroep is afgesproken dit convenant in ieder geval met 2 jaar te verlengen. Als gemeente Maastricht sluiten we ons bij deze verlenging aan. Het verlengen van de milieuzone levert geen extra kosten op voor leveranciers/vervoerders, aangezien de eisen niet verder worden aangescherpt. De investeringen in schonere voertuigen worden nog eens 2 jaar lang 'beloond' ten opzichte van leveranciers/vervoerders die niet hebben geïnvesteerd.

Beslispunten

1. In te stemmen met het "Convenant tot vijfde wijziging van het convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" (zie bijlage B1 bij deze nota).
2. In te stemmen met het in stand houden van de milieuzone op de Statensingel minimaal gedurende de periode van de verlenging van het convenant.
3. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) te mandateren voor het verlenen van ontheffing aan bijzondere voertuigen voor toegang tot de milieuzone voor de periode vanaf 1 januari 2018 tot 1 januari 2020 conform "Bijzonder mandaatbesluit Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ontheffingen milieuzone Verkeersbesluit gemeente Maastricht" (zie bijlage B2 bij deze nota) en het "Ontheffingenbeleid milieuzones" (zie bijlage B3 bij deze nota).
4. De raad via bijgevoegde Raadsinformatiebrief (zie bijlage B4 bij deze nota) in kennis te stellen van dit besluit.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 14 november 2017:

Conform.

1. Aanleiding

Voorafgaande aan de invoering van de milieuzone Statensingel heeft de gemeente Maastricht het landelijke convenant Stimulering schone vrachtwagens en milieuzonering ondertekend.

Het landelijke convenant liep af in 2014, is voor een periode van twee jaar verlengd tot 31 december 2016, en is daarna nogmaals met een jaar verlengd tot 31 december 2017. Vanuit het Rijk wordt nu verzocht het convenant wederom te verlengen, met een periode van twee jaar, tot 1 januari 2020.

2. Context

Zowel in de structuurvisie als in de (aanloop naar) grote verkeerskundige projecten zoals de A2 en de verlegging van de Noorderbrug is vanuit de gemeente(raad) en de burgers de wens uitgesproken zich in te zetten voor een verdere verschoning van de luchtkwaliteit in Maastricht.

Daarnaast is een van de onderdelen van het bestuursakkoord het zorgen voor een leefbaar Maastricht waar mensen zich veilig voelen en waar mensen graag verblijven. Als gevolg hiervan is inmiddels een plan van aanpak opgesteld dat gericht is op het bevorderen van de bewustwording van de luchtkwaliteit. Onderdelen hiervan zijn inmiddels in uitvoering, zoals het meten van de luchtkwaliteit door burgers en het geven van luchtkwaliteitslessen op scholen. Verder is er een relatie met de haalbaarheidsstudie milieuzone binnenstad die momenteel wordt uitgevoerd. In deze haalbaarheidsstudie wordt er vanuit gegaan dat de milieuzone op de Statensingel voorlopig niet wijzigt. Ook bij het niet doorgaan van een milieuzone voor de gehele binnenstad is er op dit moment geen aanleiding om de milieuzone op de Statensingel aan te passen dan wel op te heffen.

3. Gewenste situatie

Sinds 1 maart 2010 is op de Statensingel een milieuzone voor vrachtwagens ingesteld. De invoering maakte onderdeel uit van het luchtkwaliteitplan 2006 van Maastricht, dat is opgesteld om overschrijding van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit op te lossen.

Voorafgaande aan de invoering van de milieuzone is in 2008 in Maastricht een grootschalig kentekenonderzoek uitgevoerd op diverse locaties in en om de stad. Ter voorbereiding op de invoering van de milieuzone zijn toen ook de euroklassen van de vrachtauto's opgevraagd.

De uitkomsten uit het onderzoek uit 2008, afgezet tegen de uitkomsten van de waarnemingen in 2014, maken de aanzienlijke verschoning van het wagenpark in die periode inzichtelijk. In 2008 was euro 3 met 46% nog de meest voorkomende milieuklasse. In 2014 was dit euro 5 met een vergelijkbaar percentage van 45% buiten de milieuzone en 47% in de milieuzone.

Dit effect is toe te schrijven aan autonome verschoning die is opgetreden door het vervangen van de voertuigen en strengere Europese regelgeving ten aanzien van emissie-eisen. Deze verschoning is echter aanzienlijk versneld door de invoering van milieuzones in Nederland. Met de milieuzone op de

Statensingel heeft de gemeente Maastricht een actieve bijdrage geleverd aan dit landelijke beleid en daarmee de snellere verschoning van het wagenpark.

Omdat de milieueisen met betrekking tot de toelaatbare euroklassen binnen de zone niet verder worden aangescherpt en veel vrachtwagens de afgelopen 8 jaar al zijn vervangen zal er de komende jaren geen verdere verschoning van het wagenpark meer plaatsvinden. Wel is de samenstelling van het wagenpark in de milieuzone t/m 2015 schoner dan daarbuiten (o.a. op de bruggen). Om te voorkomen dat bij afschaffing van de zone er (tijdelijk) weer minder schone vrachtwagens op de Statensingel en in de directe omgeving gaan rijden, wordt de milieuzone voor vrachtwagens met twee jaar verlengd. In de periode tussen 2017 en 2020 verdwijnt dit negatieve effect door de verdere autonome verschoning van het wagenpark.

Om deze tijdelijke achteruitgang te voorkomen wordt geadviseerd de milieuzone voor minimaal de duur van de verlenging van het convenant (2 jaar) in stand te houden. De leveranciers en vervoerders ondervinden hier geen hinder van. Er zijn geen extra kosten, omdat de eisen niet verder worden aangescherpt en hun investeringen in schonere voertuigen worden nog 2 jaar lang 'beloond' ten opzichte van leveranciers en vervoerders die hebben besloten hun wagenpark niet aan te passen.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

We hebben allemaal lucht nodig om te kunnen leven. Niet alleen mensen, maar ook dieren en planten, hebben er behoefte aan dat deze lucht schoon is. Dat wil zeggen dat de lucht aan bepaalde eisen moet voldoen. In Nederland zijn deze luchtkwaliteitsnormen vastgelegd in de Wet milieubeheer, deze zijn gebaseerd op de Europese richtlijn 2008/50/EG. Voor stikstofdioxide en fijn stof bedraagt de jaargemiddelde grenswaarde $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze jaargemiddelde norm is bedoeld ter bescherming tegen chronische effecten door langdurige blootstelling aan stoffen in de lucht. Daarnaast zijn er ook uurgemiddelde normen die bedoeld zijn ter bescherming tegen acute effecten door kortdurende blootstelling aan hoge concentraties verontreinigende stoffen in de lucht. Deze normen zijn echter een uitkomst van maatschappelijke en politieke discussie. Dit betekent dat het voldoen aan de normen niet automatisch inhoudt dat gezondheidsrisico's volledig worden weggenomen.

5. Effect op de openbare ruimte

Niet van toepassing.

6. Personeel en organisatie

De werkzaamheden rond de milieuzone zijn reeds geïntegreerd in het gemeentelijke werkproces. Aanvullende inspanningen hiervoor zijn dan ook niet nodig.

7. Informatiemanagement en automatisering

De automatische kentekenherkenning en bijbehorende software is reeds beschikbaar. Aanvullende inspanningen hiervoor zijn dan ook niet nodig.

8. Financiën

Aangezien de opstartkosten (circa € 172.000,-) voor het instellen van de milieuzone reeds gedaan zijn, blijven de jaarlijkse kosten momenteel beperkt tot het onderhoud van de kentekencamera's (onder andere update software) en hosting kosten voor het verwerken van de gegevens. Deze kosten bedragen circa € 20.000,- per jaar. Deze kosten worden gedekt uit de exploitatielasten Milieuzone. De btw is compensabel.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. Participatie tot heden

Niet van toepassing.

11. Voorstel

- In te stemmen met het "Convenant tot vijfde wijziging van het convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" (zie bijlage B1 bij deze nota).
- In te stemmen met het in stand houden van de milieuzone op de Statensingel minimaal gedurende de periode van de verlenging van het convenant.
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) te mandateren voor het verlenen van ontheffing aan bijzondere voertuigen voor toegang tot de milieuzone voor de periode vanaf 1 januari 2018 tot 1 januari 2020 conform "Bijzonder mandaatbesluit Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ontheffingen milieuzone Verkeersbesluit gemeente Maastricht" (zie bijlage B2 bij deze nota) en het "Ontheffingenbeleid milieuzones" (zie bijlage B3 bij deze nota).
- de raad via bijgevoegde Raadsinformatiebrief (zie bijlage B4 bij deze nota) in kennis te stellen van dit besluit.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na ondertekening van het convenant zal deze aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezonden worden voor verdere samenvoeging met de overige deelnemende partijen. Daarnaast zal de administratieve afwikkeling plaatsvinden om ook gedurende de komende jaren weer gebruik te kunnen maken van het landelijke ontheffingensysteem door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.