



	<i>Gereviseerde versie:</i> <i>Ten opzichte van het oorspronkelijk raadsvoorstel is het tweede besispunt aangepast. In plaats van een keuze te maken uit vier opties vraagt het college nu aan de raad om te kiezen voor optie a.</i>
Raadsvergadering	
Volgnummer	-
Onderwerp	Startdocument haalbaarheidsstudie milieuzone binnenstad
Programmanummer	14 Natuur, milieu, water en afval
Registratienummer	2018-01315
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	AJJ Vermeulen Telefoonnummer: 043-350 4402 astrid.vermeulen@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Verkenning haalbaarheid milieuzone Maastricht, dd 27 september 2017 bijlage 3 Voorstel onderzoeksopdracht milieuzone met vignet bijlage 4 Rapport onderzoek maatregelen luchtkwaliteit, dd 21 november 2016

AAN DE GEMEENTERAAD

Wat houdt een startdocument in?

Het college brengt aan de hand van een eerste verkenningssstudie in kaart wat de mogelijkheden, kansen en gevaren zijn over een bepaald thema evenals de te nemen maatregelen. Verschil met een peiling is dat het hier een onderwerp betreft waar de raad een besluit over gaat nemen. In tegenstelling tot een concreet raadsvoorstel presenteert een startdocument slechts kaders op hoofdlijnen waarmee het college controleert of dit overeenkomt met de denkrichting van de raad.



Een startdocument wordt op eenzelfde manier afgehandeld als een raadsvoorstel. Het document wordt in een stadsronde besproken, er wordt in de raadsronde over gedebatteerd en in een raadsvergadering wordt een besluit genomen. Het document kan aangevuld of gewijzigd worden via een amendement. Het college gaat verder aan de slag en komt met een definitief raadsvoorstel dat ook weer via de reguliere procedure wordt behandeld.

Samenvatting

Met dit startdocument wordt de raad gevraagd kennis te nemen van de verkenning haalbaarheid Milieuzone Maastricht en aan te geven hoe zij verder willen gaan in het proces om de luchtkwaliteit in de binnenstad verder te verbeteren. In januari 2017 is het rapport Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht van Royal Haskoning DHV (RHDHV) voorgelegd aan de raad. Op basis van dit rapport heeft de raad gevraagd om een milieuzone verder op (financiële) haalbaarheid te toetsen. In 2017 is samen met diverse belanghebbenden de haalbaarheid van een milieuzone onderzocht.

Uit deze verkenning komt naar voren dat een milieuzone tegen lagere kosten dan eerder gedacht mogelijk is. Hierbij moet wel voldaan worden aan een aantal randvoorwaarden, waaronder het beperken van het gebied (binnenstad inclusief singels) en laten vervallen van de sloopregeling. Uiteraard is ook de grootte van het betreffende gebied een factor die meeweegt voor de hoogte van de voor de invoering noodzakelijke kosten. Er is een vergelijking gemaakt tussen het invoeren van een milieuzone via een camerasysteem met handhaving op kenteken en het hanteren van het Duitse vignetsysteem. Hieruit blijkt dat het invoeren van een milieuzone met een vignetsysteem voor de gemeente de minste kosten en de minste rechtsongelijkheid met buitenlandse voertuigen met zich mee brengt. Zoals in januari 2017 al aangegeven in het rapport van RHDHV zal een milieuzone maar een beperkt effect op de luchtkwaliteit hebben. Vanuit de ambitie van een zero emission Maastricht kan de milieuzone wel dienen als start om de stad gefaseerd schoner te laten worden. Insteek hierbij is te starten met een eenvoudige aanpak; hiervan leren, mensen laten wennen en op basis daarvan doorgroeien naar een emissieloze (binnen)stad. Om de milieuzone mogelijk te maken is nadere uitwerking van de randvoorwaarden hiervoor noodzakelijk.

Beslispunten

1. kennis nemen van de verkenning haalbaarheid milieuzone Maastricht d.d. 27-9-2017 (bijlage B2);
2. te kiezen voor optie a:



- het college opdracht te verlenen tot uitwerking van een voorstel tot invoering van een milieuzone middels het Duitse vignetsysteem, conform de onderzoeksopdracht in bijlage B3.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Tijdens de raadsbehandeling van de Kaderbrief 2015 op 7 en 8 juli zijn twee moties overgenomen: 'Uitwerking infrastructuur' en 'Luchtkwaliteit binnenstad'. Samen met het Platform Luchtkwaliteit en de Stichting Klaar Loch is het onderwerp luchtkwaliteit binnenstad opgepakt en zijn mogelijke maatregelen uitgewerkt. Deze zijn op 28 juni 2016 in een nieuwe stadsronde gepresenteerd. De kansrijke maatregelen zijn in overleg met de gemeenteraad en de aanwezige inwoners gebundeld tot werkbare en haalbare combinaties van maatregelen.

In de tweede helft van 2016 zijn deze maatregelcombinaties uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in het rapport van Royal Haskoning DHV, "Onderzoek maatregelen luchtkwaliteit Maastricht", dd 21 november 2016. Conclusie van dit rapport was:

- De luchtkwaliteit in de gemeente Maastricht wordt in 2030 voornamelijk bepaald door de achtergrondconcentratie.
- Dit heeft als consequentie dat de gemeente weinig maatregelen kan treffen die helpen de luchtkwaliteit in Maastricht in 2030 verder te verbeteren.
- De potentiële winst van verkeersgerelateerde luchtkwaliteit maatregelen is het grootst op de korte termijn (2-5 jaar, vanaf 2017).
- De meest kansrijke maatregelen hebben betrekking op milieuzonering voor personen-, bestel- en vrachtauto's.
- Dit kan leiden tot een gemiddelde reductie van de jaargemiddelde NO₂-concentraties van 0,2 µg/m³. Het maximale effect bedraagt lokaal 0,8-1,1 µg/m³.
- Het realiseren van de integrale milieuzone kost naar schatting ruim 4 miljoen euro. Daar komen de jaarlijkse operationele kosten van ruim 2 miljoen euro (11 miljoen voor een effectperiode van 5 jaar) bovenop. Deze kosten zijn exclusief gebruikerskosten voor aanschaf van vervangende voertuigen en het inrichten van een sloop- of subsidieregeling met bijbehorende budgetten.

Het rapport is via een peilvoorstel aangeboden aan de raad. Uitkomst van de raadspeiling van 31 januari 2017 was dat het college gevraagd is de verschillende mogelijkheden (varianten milieuzone en eventuele andere opties) verder uit te werken.



Op basis hiervan is door Buck Consultant International een verkenning uitgevoerd voor de haalbaarheid van een milieuzone in de binnenstad van Maastricht. Dit onderzoek is in september 2017 opgeleverd. Conclusie van deze verkenning is dat een milieuzone, met de kennis van nu, tegen lagere kosten dan eerder gedacht mogelijk is. Hierbij moet wel voldaan worden aan een aantal randvoorwaarden, waaronder het beperken van het gebied (binnenstad inclusief singels) en laten vervallen van de sloopregeling. Uiteraard is ook de grootte van het betreffende gebied een factor die meeweegt voor de hoogte van de voor de invoering noodzakelijke kosten. Er is een vergelijking gemaakt tussen het invoeren van een milieuzone via een camerasysteem met handhaving op kenteken en het hanteren van het Duitse vignetsysteem. Hieruit blijkt dat het invoeren van een milieuzone met een vignetsysteem voor de gemeente de minste kosten en de minste rechtsongelijkheid voor buitenlandse voertuigen met zich mee brengt, maar dat nadere uitwerking op een aantal belangrijke onderwerpen nodig is.. De noodzakelijke inspanningen door de gemeente Maastricht voor invoering van de milieuzone (mankracht, investeringen en operationele kosten en financiering van een sloopregeling) vragen om een zorgvuldige afweging ten opzichte van de beperkte effectiviteit van de invoering van een zone. In de verkenning worden de volgende opties gepresenteerd:

Invoering van een milieuzone, waarbij nog aanpassingen mogelijk zijn in doelgroep, toe te passen normen, wijze van handhaving en compensatie voor in de zone gevestigde ondernemers en bewoners.

1. Bij invoering van de milieuzone een keuze tussen toepassing van de invoering van een verplicht Duitse vignet voor alle voertuigen in de binnenstad of handhaving op kenteken.
2. Afzien van de invoering van een milieuzone en andere maatregelen nemen om de gewenste effecten te bereiken. Dit betreft dan vooral een inrijverbod voor niet gewenst verkeer in het centrum.
3. Intensieve samenwerking met doelgroepen en via vrijwillige maatregelen en gebruik van het budget voor bijvoorbeeld de sloopregeling samen te werken aan het terugdringen van het autoverkeer in de binnenstad en herroutering van de verkeersstromen over de singels.
4. Uit aanvullend onderzoek bleek dat met het toepassen van het Duitse vignetsysteem de kosten voor een milieuzone konden worden gereduceerd (lagere kosten door handhaving met Boa's in plaats van camera's), de effectiviteit kon worden verhoogd (strengere toelatingseisen voor



dieselauto's en bestelwagens) en de rechtsongelijkheid ten aanzien van buitenlandse voertuigen valt weg aangezien deze door camera's niet kunnen worden gecontroleerd op euronormering.

2. Gewenste situatie.

De haalbaarheidsstudie milieuzone binnenstad maakt onderdeel uit van de wens van het college en de raad om de leefkwaliteit van de binnenstad verder te verbeteren. Zowel de gezondheid van de bewoners als de kwaliteit voor de bezoekers van de binnenstad gaat er op vooruit wanneer de luchtkwaliteit in de binnenstad verder verbetert. Het gebruik van schone voertuigen moet worden gestimuleerd en waar mogelijk moet het aantal voertuigen dat de binnenstad aandoet worden verminderd. Op deze manier wordt er een aangename woon- en winkelklimaat in het hart van de stad bewerkstelligd. De raad wordt met dit startdocument gevraagd om op basis van de verkenning van de haalbaarheid van een milieuzone een keuze te maken op welke wijze zij verder invulling wenst te geven aan de wens om de luchtkwaliteit in de binnenstad verder te verbeteren.

Indicatoren.

Bij het invoeren van een milieuzone kan een nulmeting uitgevoerd worden voor het aandeel luchtverontreinigende stoffen in de lucht, vervolgens kan na invoer gemeten worden of er sprake is van een afname. Dit kan gedaan worden door uitbreiding van het meetnet van luchtmeetbuisjes die al in de (binnen)stad aanwezig is.

Voor het uitbreiden van bestaande maatregelen kan het huidige meetnet worden gebruikt om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de stad te monitoren. De huidige metingen laten al een beeld zien van een daling van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de lucht over de afgelopen jaren.

3. Argumenten.

Optie a

Zoals in januari 2017 al aangegeven in het rapport van RHDHV zal een milieuzone maar een beperkt effect op de luchtkwaliteit hebben. Vanuit de ambitie van zero emission Maastricht (Green Deal ZES) kan de milieuzone echter wel ingezet worden als een start om de stad gefaseerd schoner te laten worden.



Daarnaast is de milieuzone een goed instrument voor het creëren van bewustwording. Door te praten over het invoeren van een milieuzone wordt er door partijen al nagedacht over oplossingsmogelijkheden die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Ook burgers gaan bij de aanschaf van een nieuw voertuig nadenken over de uitstoot die een dergelijk voertuig heeft en gaan daarmee ook nadenken over alternatieven. Er zal daarmee een impuls uitgaan naar het kennis- en informatieniveau over luchtkwaliteit. Verwacht wordt dat hier een positieve gedragsimpuls van uitgaat, afgaande op de ervaringen in Tilburg en Utrecht.

Een milieuzone moet daarom niet worden gezien als een statisch systeem. Op basis van landelijke ontwikkelingen en tussentijdse evaluaties moeten aanpassingen mogelijk blijven. Het is van belang om te starten met een eenvoudige aanpak waarbij gestart wordt met een klein gebied dat geëvalueerd en gemonitord kan worden. Tevens kunnen daardoor burgers en bedrijven wennen aan een andere manier van denken over vervoer en zo de geesten rijp maken voor een emissieloze (binnen)stad. Het invoeren van een milieuzone in overeenstemming met de landelijk gemaakte afspraken is gebaseerd op camerabewaking of handhaving met BOA's. Uit het onderzoek van RHDHV, dd 21 november 2016, blijkt dat de invoering op basis hiervan hoge kosten (circa 11 miljoen euro) met zich meebrengt. Daarnaast is er sprake van rechtsongelijkheid omdat buitenlandse voertuigen op deze manier (nog) niet kunnen worden beboet. Landelijk zijn er wel gesprekken gaande om ook voor milieuzones uitwisseling van gegevens over de grenzen mogelijk te maken. Het is echter nog niet duidelijk of en zo ja wanneer dit geëffectueerd kan worden.

Gezien de hoge kosten van camerabewaking en de rechtsongelijkheid die ontstaat, is daarom ook gekeken naar de invoering van een milieuzone met toepassing van het Duitse vignetsysteem met de Duitse toelatingseisen. Een eerste scan geeft aan dat er mogelijkheden zijn om een milieuzone op basis van het Duitse vignetsysteem in te voeren tegen lagere kosten. Ook verdwijnt hiermee de rechtsongelijkheid met buitenlandse voertuigen. Om dit verder uit te kunnen werken is verdere onderzoek noodzakelijk, zowel inhoudelijk, juridisch als financieel. De invoering van een milieuzone vindt altijd plaats op basis van een verkeersbesluit. In dat besluit zullen alle belangen zorgvuldig moeten worden afgewogen. Omdat het Duitse vignetsysteem nog niet eerder in Nederland toegepast is het niet mogelijk om vooraf volledig inzicht te hebben in alle consequenties die het invoeren van een dergelijke milieuzone met zich meebrengt. Dit onderzoek creëert wel de mogelijkheid om het Duitse vignetsysteem om te zetten naar een Euregionaal/Europees systeem. Op basis van



regelmatige evaluaties zal na invoering bijsturing nodig blijven. Echter voorafgaand aan besluitvorming over invoer van een milieuzone zal in ieder geval over een aantal aandachtspunten meer duidelijkheid moeten bestaan voordat kan worden besloten tot invoering van een milieuzone in de binnenstad op basis van het Duitse vignetsysteem. Een eerste opzet voor de onderzoeksopdracht en communicatieplan zijn in bijlage B3 weergegeven.

Optie b

Zoals bij optie a aangegeven is de invoering van milieuzones in Nederland in overeenstemming met de landelijk gemaakte afspraken op dit moment gebaseerd op camerabewaking of handhaving met BOA's. Uit het onderzoek van RHDHV, dd 21 november 2016, blijkt dat de invoering op basis hiervan hoge kosten (circa 11 miljoen euro) met zich meebrengt. Daarnaast is er sprake van rechtsongelijkheid omdat buitenlandse voertuigen op deze manier (nog) niet kunnen worden beboet. Landelijk zijn er wel gesprekken gaande om ook voor milieuzones uitwisseling van gegevens over de grenzen mogelijk te maken. Het is echter nog niet duidelijk of en zo ja wanneer dit geëffectueerd kan worden. Ook hier geldt dat, voorafgaande aan het invoeren van een milieuzone, nog voor een groot aantal punten nadere uitwerking nodig is zoals; de grootte van de milieuzone, de locaties van de camera's, de locatie van de bebording en de ontheffingsregelingen. Ook moet, wanneer ervoor wordt gekozen de sloopregeling te laten vervallen om zo de kosten te reduceren, er goed nagedacht worden over de alternatieven voor bezitters van oude voertuigen.

Optie c

Inzetten op andere maatregelen dan een milieuzone betreft het inzetten op het weren van scooters, het geleidelijk autoluw maken van de (binnen)stad, het intensiveren van stadsdistributie en dergelijke. Zoals ook al in de rapportage van Royal Haskoning DHV, dd 21 november 2016, aangegeven hebben op de korte termijn (2-5 jaar) de meest kansrijke maatregelen vanaf 2017 betrekking op milieuzonering voor personen-, bestel- en vrachtauto's. De invloed van Maastricht op de totale luchtkwaliteit op langere termijn (2030) is over het algemeen beperkt. Anders dan de in optie 1 en 2 genoemde milieuzones zijn er weinig maatregelen die een substantiële bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Wel kunnen de bestaande initiatieven verder worden geïntensiveerd. Het betreft hier dan bijvoorbeeld:



- Openbaar Vervoer: door faciliteren van nieuwe Arriva-concessie inclusief implementatie van elektrische bussen, aanpassingen aan haltevoorzieningen en vergroten capaciteit P+R.
- Fiets: door realisatie ondergrondse fietsenstalling station en opstellen nieuw Beleidsplan Fiets.
- Realisatie meer laadpalen: In 2016 zijn in de tweede helft van het jaar 18 nieuwe laadpalen geplaatst (met 36 bijbehorende parkeerplaatsen). In 2017 is gestart met een nieuwe provider van laadpalen voor de periode 2017-2019. Verwacht wordt dat daarmee de komende 3 jaar enkele tientallen laadpalen per jaar worden geplaatst. Omdat het plaatsen van laadpalen vraaggestuurd verloopt, kunnen geen exacte aantallen worden gegeven.
- Gemeentelijk wagenpark elektrisch: In 2017 wordt gestart met een proef met het gebruik van enkele elektrische dienstvoertuigen, in plaats van het gebruik van eigen benzine auto's op declaratiebasis. Indien de proef slaagt, zal de bestaande regeling voor dienstreizen met eigen auto's worden vervangen door inzet van elektrische dienstvoertuigen van de gemeente. Op termijn gaat het om 6 voertuigen bij locatie Mosae Forum en 1 voertuig bij locatie Randwycksingel.
- Schoon toeristisch vervoer (Stiphout schoolbussen)
- Het stimuleren van schoner vervoer in plaats van vooral de bromfiets
- Bekijken mogelijkheden extra handhaving bromfietzers.
- Continuering stimulering alternatieven voor de auto bij bewoners, forenzen, bezoekers en goederenvervoer in Maastricht met programma Beter Benutten 2015-2017.
- Verdere stimulering van het gebruiken van milieuvriendelijke voertuigen (distributie, personenauto's, bedrijfsauto's, stadsbussen).
- Deel nemen aan het landelijk overleg van steden die werken aan versnelde verschoning van het verkeer.
- Bekijken mogelijkheden tot uitbreiding van de inzet op stadslogistieke projecten die door Maastricht Bereikbaar worden uitgevoerd uit, bijvoorbeeld door de aanpak voor Wyck uit te rollen naar de gehele binnenstad.
- Opstarten overleg met bedrijfsleven voor vervolgstappen naar meer effectieve stedelijke distributie maatregelen.



Bronnen, anders dan het wegverkeer, die in Maastricht een negatieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit, zijn onder andere de binnenvaart op de Maas en houtstook door particulieren. Op lokale schaal kunnen beide bronnen voor overlast zorgen. Op stedelijk niveau is de invloed van deze bronnen op de luchtkwaliteit beperkt. Verder zijn het bronnen van luchtverontreiniging die moeilijk beïnvloedbaar zijn door de gemeente Maastricht.

Een deel van de maatregelen voor bronnen anders dan wegverkeer zijn en worden al opgepakt met de uitvoering van het plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit. Dit plan heeft tot doel de burgers, ondernemers en bezoekers van Maastricht bewust te maken van de luchtkwaliteit en vooral ook wat zij zelf kunnen doen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierbij is al gestart met een netwerk van privé meetbuisjes waar 62 burgers, instellingen, scholen en bedrijven in Maastricht aan deelnemen. Ook is gestart met het opzetten van een educatief programma voor de basisscholen, middelbare scholieren en studenten. Ten aanzien van houtstook is aandacht besteed aan stooktips ter voorkoming van hinder. De effecten van deze maatregelen zijn echter niet direct meetbaar.

Optie d

In het nieuwe regeerakkoord is het volgende opgenomen dat van invloed kan zijn op het instellen van een milieuzone:

"Door het instellen van een milieuzone en het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's hebben gemeenten instrumenten om de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. Wel zal (net als in Duitsland) één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones worden ingevoerd zodat automobilisten in elke gemeente de regels snappen. De bestaande maximumsnelheden blijven in stand, waarbij de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend zijn."

Een eerste landelijke startbespreking heeft 5 december plaatsgevonden. Het voorstel is om in verschillende werkgroepen de vraagstukken die bij de verschillende gemeenten leven uit te werken. Het voorstel is om de volgende werkgroepen in te richten:

- " Werkgroep vracht; hierin worden de mogelijkheden voor aanscherping van de normen vracht- en bestelwagens verkend. Aandachtspunten hierbij zijn aansluiting bij de afschrijftermijn en de overgangstermijn euro VI vrachtwagens op duurzame biobrandstoffen.



- " Werkgroep personenvoertuigen; hierin wordt onder andere de discussie over de toelatingseisen van de zone en de wenselijk van een sticker gevoerd.
- " Werkgroep algemeen; hierin worden aspecten die voor alle voertuigcategorieën van belang zijn besproken, zoals de handhaving en een landelijke database voor ontheffingen.

In kader van Green Deal ZES wordt uitgewerkt:

- " Definitie Zero Emissie
- " Parkeertarief differentiatie
- " Venstertijden
- " Commitment 2025

De verwachting is dat de uitwerking hiervan niet op korte termijn zichtbaar zal worden. Wel zijn we betrokken bij de landelijke overleggen en werkgroepen die hierover plaatsvinden.

4. Alternatieven.

Niet van Toepassing

5. Financiën.

Het voorgestelde onderzoek (bijlage B2) brengt kosten en menskracht (verstoring, mobiliteit, vergunnen en handhaven, economie, etc.) met zich mee. De kosten voor het onderzoek bedragen circa € 50.000,-, Hhierbij wordt op zodanige wijze uitbesteed dat de inzet van eigen personeel zo minimaal mogelijk is. Wel zullen er een aantal brainstormsessie nodig zijn. Geschat wordt dat dit ongeveer 4 sessies zullen zijn van 4 uur inclusief voorbereiding. Daarnaast zullen er circa 4 informatieavonden worden georganiseerd voor belanghebbenden. Deze kosten worden gedekt uit de resterende gelden (circa € 56.000,-) voor het onderzoek milieuzone dat afkomstig is uit de reserve stedelijke vernieuwing. Deze investeringsbedragen zijn exclusief BTW.

Er zijn altijd incidentele en structurele kosten verbonden aan een milieuzone. De hoogte hiervan is echter afhankelijk van de gekozen variant en de uitkomst van het voorgestelde onderzoek.

Door het niet toepassen van de sloopregeling en het beperken van het cameratoezicht tot de al aanwezige camera op de Statensingel worden de kosten in iedere geval lager dan in eerste instantie



door Royal Haskoning DHV waren begroot. Er blijft een substantieel incidenteel bedrag nodig voor extra inzet van capaciteit voor zaken als het plaatsen van de bebording, de communicatie rond de invoering van de milieuzone etc. Deze kosten worden geschat op € 300.000 - € 600.000,-. De werkelijke kosten zijn afhankelijk van de uitwerking van de verschillende aandachtspunten. Hierbij moet rekening worden gehouden met jaarlijks terugkerende kosten voor handhaving, beoordeling ontheffingen, etc. Deze kosten zijn afhankelijk van de te kiezen handhavingsstrategie en de daarmee samenhangende intensiteit van handhaving/in te zetten uren. Deze kosten zijn afhankelijk van de intensiteit van handhaving die gekozen wordt en daarmee samenhangende het aantal in te zetten uren. Bij het inzetten van 1 fte moet worden uitgegaan van ongeveer € 60.000,- personeelskosten op jaarbasis. Nu de te hanteren handhavingsstrategie nog onderdeel uitmaakt van het uit te voeren nader onderzoek is het in dit stadium te prematuur om een gereede inschatting te maken van de benodigde capaciteit en de daarmee samenhangende kosten. Een wezenlijk onderdeel van het onderzoek wordt bovendien gevormd door de vraag hoe de handhaving in de parkeergarages en op andere particuliere terreinen geregeld kan worden.

6. Vervolg.

Op basis van de keuze die door uw raad wordt gemaakt zal in het derde kwartaal van 2018 een concreet raadsvoorstel aan de raad worden voorgelegd.

7. Participatie

De eerste inventarisatie naar mogelijke maatregelen door Royal Haskoning DHV heeft plaatsgevonden met uitgebreide inbreng van het platform luchtkwaliteit en Kloar Loch. Daarnaast hebben een aantal stadsronden plaatsgevonden en is er een peiling in de raad geweest.

Op basis van deze peiling heeft Buck Consultant International een verkenning voor de haalbaarheid van een milieuzone uitgevoerd. Deze haalbaarheidsstudie is opgesteld met inbreng van de deelnemers van het platform luchtkwaliteit aangevuld met een groot aantal belanghebbenden zoals Kloar Loch, ANWB, FEHAC, vertegenwoordigers van de ambulante handel en vertegenwoordigers van buurtplatformen van centrumwijken.

Op basis van het advies dat een milieuzone mogelijk was, zijn om de zorgvuldigheid te waarborgen en de risico's in beeld te brengen, nog uitgebreide gesprekken gevoerd met diverse



belanghebbenden over de voorbereidingen voor de invoering van een milieuzone. Dit heeft plaatsgevonden zowel in het platform luchtkwaliteit als in afzonderlijke overleggen.

Deze gesprekken maken duidelijk dat er draagvlak onder de doelgroepen van de milieuzone is om samen met de gemeente te werken aan effectief beleid om de leefbaarheid in Maastricht te verbeteren. Het advies om samen met de doelgroepen de mogelijkheden om (delen van) de binnenstad autoluw maken te verkennen en te zoeken naar opties om het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren van de singels (lange termijnbeleid) wordt breed gedeeld.

Wel worden er kritische kanttekeningen geplaatst door Q-park, over de handhaafbaarheid in parkeergarages, en door ondernemers, over de effecten voor hun bedrijfsvoering. Deze kanttekeningen zullen in het nadere onderzoek verder moeten worden uitgewerkt.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

P.J. Buijtels.

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake.

Raadsvoorstel



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d.16-01-2018, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2018-01315

gelet op De raad is bevoegd om te besluiten een milieuzone in te stellen.

BESLUIT:

1. Kennis nemen van de verkenning haalbaarheid milieuzone Maastricht d.d. 27-9-2017 (bijlage B2).
2. te kiezen voor optie a:
 - het college opdracht te verlenen tot uitwerking van een voorstel tot invoering van een milieuzone middels het Duitse vignetsysteem, conform de onderzoeksopdracht in bijlage B3.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van

de griffier,

de voorzitter,