



AMENDEMENT

Indiener	Marianne Den Broeder (Lijst Den Broeder)
Raadsvergadering	13 maart 2018
Agendapunt	7 (Raadsvoorstel Startdocument haalbaarheidsstudie milieuzone binnenstad)
Onderwerp	Amendement milieuzone binnenstad
Besluit gemeenteraad	

De gemeenteraad van Maastricht, in vergadering bijeen op 13 maart 2018, behandelende het raadsvoorstel nr. 2018-01315 betreffende een milieuzone in de binnenstad,

Constaterende dat:

- het college thans voorstelt te kiezen voor handhaving door middel van het Duitse vignetsysteem, waarbij handhaving met kentekenherkenning definitief wordt afgeschreven vanwege
 - a. de kosten
 - b. de rechtsgelijkheid van in het buitenland geregistreerde voertuigen

Overwegende dat:

- het college zelf aangeeft dat aanpassingen in de milieuzonering altijd mogelijk moeten blijven. Dit betekent dat flexibiliteit en toekomstbestendigheid wezenlijke criteria moeten zijn bij de keuze van de handhavingwijze;
- er reeds nu sprake van is van onderzoek naar mogelijkheden om scooters uit het centrum te weren, wat niet gehandhaafd kan worden met het Duits vignetsysteem;
- geleidelijke verhoging en/of flexibele toepassing van de toelatingsnormen kan fungeren als draaiknop om de kosten van een eventuele sloopregeling te sturen, en in zijn algemeenheid de aanvaardbaarheid van de maatregel kan vergroten;
- het welbewust kiezen van een uitzonderingspositie die nieuwe landelijke wet- of regelgeving vraagt, extra risico's oplevert voor de absolute haalbaarheid, die komt bovenop de financiële haalbaarheid;
- een te vroege keuze nodeloze vertraging kan opleveren: als de wél gekozen optie uiteindelijk niet uitvoerbaar blijkt is alle daaraan bestede doorlooptijd verloren;
- de raad de structurele lasten van verschillende opties moet kennen voordat zij een daartussen een keuze maakt, en dat de voorliggende verkenning daarover nog helemaal niets zegt;
- handhaving door middel van kentekenherkenning belangrijke voordelen en mogelijkheden biedt die het Duitse vignetsysteem ontbeert:
 - brede inzetbaarheid van het systeem en mogelijke opbrengsten op meerdere terreinen: greep op (berekeningen voor) lucht- en geluidskwaliteit door registratie van de samenstelling van verkeersstromen en inzicht in de werkelijke routing van voertuigen; aanbodsturing via spits- en druktebeleid en/of beprijzing; facilitering opsporingsdiensten i.v.m. o.a. drugstoerisme. De hogere investeringskosten kunnen mede ten laste worden gebracht van de betreffende beleidsterreinen;
 - lagere structurele lasten en 100% handhavingsintensiteit
 - reeds voldoende ervaring met dit instrument bij meerdere Nederlandse gemeenten;
 - met de Antwerpse aanpak probleemloos en kostenloos gastvrij voor álle buitenlandse schone kentekens: eenmalig aanmelden via internet, zelfs tot 24 uur ná het binnenrijden van de zone¹;
 - de Europese commissie acht kentekenherkenning "*particularly suitable in areas where there are many occasional users*" en stelt vast dat het op dit moment nog ontbreken van internationale uitwisseling van

1 <https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/lez/registreer-uw-voertuig#52de4d0b-12e0-4934-8667-dcae1a0da73d>



milieugegevens van kentekens “*at issue*” is², dus onderwerp van gesprek. Maastricht kan lid worden van het CLARS Platform (Charging, Low Emission Zones, other Access Regulation Schemes) en daar invloed uitoefenen. Bovendien lijkt gegevensuitwisseling over de milieuklasse³ tussen België en Nederland al bilateraal te zijn geregeld: Nederlandse kentekens hoeven in Antwerpen niet te worden aangemeld omdat hun milieugegevens worden opgehaald bij de RDW;

- maatwerk, bijvoorbeeld betaalde toelating, venstertijd of incidentele ontheffing, is eenvoudig te realiseren en te handhaven;
- toekomstbestendigheid: uitbreidbaar, schaalbaar en niet afhankelijk van onbeïnvloedbare buitenlandse wetgeving. Nieuwe voertuigcategorieën (scooters) en strengere normen (groei-beleid) zijn eenvoudig en zelfstandig realiseerbaar;
- aan het Duitse vignet bezwaren kleven die kentekenherkenning niet heeft:
 - het wordt uitsluitend afgegeven voor personenauto's, bussen en vrachtwagens, niet voor tweewielige motorvoertuigen;
 - het ziet uitsluitend op fijnstof en niet op andere schadelijke stoffen⁴;
 - eigen (groei-)beleid ten aanzien van de uitstootnormen en uitbreiding met voertuigcategorieën zoals scooters is onmogelijk;
 - omgekeerde bewijslast, kosten en nodeloze regeldruk voor de nette en milieuvriendelijke burger: hij moet zijn “onschuld” aantonen en daarvoor kosten maken, in plaats van de vervuiler, of de Maastrichtse belastingbetaler die profiteert van schonere lucht;
 - handhaving vereist in alle gevallen (ook Nederlandse) staandehouding gevolgd door handmatige controle van de kentekenpapieren. Per definitie steekproefsgewijs, dus de pakkans blijft klein;
 - overtredingen met een buitenlands kenteken moeten direct bij constatering ter plaatse volledig worden geregistreerd, want de Europese Richtlijn 2015/413 betreffende *cross border enforcement* van verkeers-overtredingen voorziet niet in gegevensuitwisseling voor dit soort overtredingen⁵;

Concluderende dat:

- voor de keuze uit de handhavingsopties geen businesscase voorhanden is, hetgeen een financieel en inhoudelijk verantwoorde keuze in dit stadium onmogelijk maakt;
- daarnaast de reële mogelijkheid bestaat dat optie a bij de uitwerking niet uitvoerbaar blijkt of ernstig wordt vertraagd door externe (juridische) omstandigheden;
- het college moet worden opgedragen verder te gaan met de voorbereiding van een milieuzone zonder zich in dit stadium reeds vast te leggen op één van beide handhavingsopties;

BESLUIT:

- De beslispunten als volgt te wijzigen:
 - Het huidige beslispunt 2 te laten vervallen.
 - Daarvoor in de plaats een nieuw beslispunt 2 te formuleren dat luidt als volgt:

“het college opdracht te verlenen tot uitwerking van een voorstel tot invoering van een milieuzone, bevattende een concreet onderbouwde financiële en inhoudelijke businesscase voor de keuze tussen handhaving middels het Duitse vignetsysteem en handhaving middels kentekenherkenning”;

en gaat over tot de orde van de dag.

Marianne den Broeder
(Lijst Den Broeder)

2 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf, p. 37

3 Dit is iets anders dan gegevensuitwisseling ten behoeve van beboeting van verkeers-overtredingen!

4 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#textpart-5>, vraag 5 en 12

5 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32015L0413>