

Geachte voorzitter, leden van de gemeenteraad

Zoals gebruikelijk willen ik benadrukken dat wij spreken namens 12 Verenigingen te weten Vereniging Ondernemend Centrum, Ondernemend Wyck, Ondernemersvereniging JekerKwartier, Ondernemersvereniging Stokstraatkwartier, Samenwerkende Hoteliers Maastricht, Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht, Koninklijke Horeca afdeling Maastricht en Heuvelland, Maastricht Marketing, Maastricht Culinaire, Les Tables, Samenwerkende Industrierterreinen Maastricht, Limburgse Werkgevers Vereniging en Centrummanagement Maastricht. Tevens hebben landelijke partijen FEHAC en ANWB aan ons laten weten dat we ook namens hun spreken, daar waar we spreken over personen auto's particulieren en over de milieuzone in het algemeen.

De vorige gemeenteraad heeft op 13 maart 2018 het besluit goedgekeurd om het college opdracht te verlenen tot het doen van een haalbaarheidsonderzoek voor het invoeren van een milieuzone middels het Duitse vignetten systeem, waarbij in het derde kwartaal van 2018 een concreet raadsvoorstel aan de raad zou worden voorgelegd.

Inmiddels zijn we bijna een jaar verder en waar heeft dat toe geleid met betrekking tot de uitgangspunten destijds bij besluitvorming door de gemeenteraad:

- Landelijke regelgeving met voorschrift camerasysteem maakt de beoogde milieuzone met vignetten niet mogelijk;
- Benzinevoertuigen maken geen deel uit van de milieuzone;
- Invoering is niet per 1 januari 2019 gerealiseerd;
- Kosten onderzoek bedragen rond € 135.000,00/€ 140.000,00 in plaats van in het raadsvoorstel opgenomen kosten € 50.000,00;
- Handhaving buitenlandse voertuigen met name uit België en Duitsland is vooralsnog niet mogelijk;
- Scooters en brommers zijn buiten de scope gehouden.

Wij begrijpen uit het raadsvoorstel dat thans voorligt, waarom het afgelopen jaar anders is gelopen dan hetgeen aan de gemeenteraad is voorgehouden in maart 2018. Het voorstel in 2018 was blijkbaar onvoldoende uitgewerkt, het staat letterlijk in het huidige raadsvoorstel, 'destijds zijn globaal de potentiële effecten' beschreven, deze zijn nu concreet gemaakt op basis van de keuzes en toelatingseisen'. Wij denken dat wij de raad destijds voldoende erop gewezen hebben om niet akkoord te gaan met het voorstel. Wellicht heeft het moment dat de discussie werd gevoerd gedurende verkiezingstijd de besluitvorming destijds mee beïnvloed.

In de gevoerde discussie en debatten februari/maart 2018 hebben wij niet een keer de uitdrukking 'globaal potentiële effecten' gehoord. Sterker nog, in de aanleiding van het nu voorliggend raadsvoorstel wordt gesteld 'dat de kansrijke maatregelen (waar de keuze in februari/maart 2018 op was gebaseerd), waaronder stadsdistributie en P&R locaties, verminderen uitstoot door houtstook en scheepvaart en een milieuzone uitgebreid zijn onderzocht'.

Wij begrijpen deze schijnbare tegenstrijdigheid niet, of het is uitgebreid onderzocht of het geeft inzicht op 'globaal potentiële effecten'.

Het blijft ons vreemd voorkomen dat op basis van informatie die inzicht geeft op 'globaal potentiële effecten' een voorstel wordt gedaan om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar een milieuzone met vignetten en de andere drie scenario's daarmee onrecht aandoet. Hoe kun je nu

als gemeenteraad komen tot een afgewogen keuze terwijl blijkbaar van alle vier de scenario's geen goed inzicht is te geven.

Bovendien is de raad niet geïnformeerd in juni 2018 toen bleek dat een milieuzone met vignetten überhaupt niet mogelijk bleek te zijn.

Hoewel de onderzoeken van Royal HaskoningDHV (verder RHDHV) en Buck Consultants International (verder BCI) die beschikbaar waren voor de debatten februari/maart 2018 blijkbaar 'globaal potentiële effecten' waren, hebben we hier enkele aanvullende vragen over wel zeer majeure verschillen:

- Wij begrijpen uit het nu voorliggende raadsvoorstel, dat een sloopregeling van toepassing is voor auto's van bewoners en ondernemers binnen de milieuzone. In bijlage 5 van het BCI rapport lezen wij de totaal berekende slooppremie voor variant A ad € 88.200,00, voor variant B ad € 90.800,00 en voor variant C ad € 141.500,00. In het BCI-rapport d.d. 27 september 2017 is over het eventueel toepassen van een sloopregeling het volgende opgenomen:

Uitgaande van een bandbreedte van € 1.000-2.500 subsidie per voertuig, levert het instellen van een sloopregeling voor bewoners en ondernemers van de beoogde milieuzone de volgende kosten voor de gemeente Maastricht op:

Bij hanteren Duitse normen: € 2.477.000 tot € 6.192.500

Bij hanteren Nederlandse normen: € 1.689.000 tot € 4.222.500

In het rapport van BCI dat we hebben ontvangen op 21 december 2018 wordt aangegeven dat de directe kosten voor burgers en bedrijven, afhankelijk van de in te voeren variant € 0,3 of € 0,5 mln bedragen?

Voor ambulante handel is daarin een bedrag van € 0,4 mln genoemd.

In een reactie op een vraag van onze kant wordt aangegeven, dat het bij de introductie van de milieuzone alleen om dieselauto's gaat en wordt gesproken over 20% marktaandeel.

BCI stelt echter ook in haar rapport dat in 2030 slechts 20% van de automobilisten gebruik maakt van elektrisch aangedreven auto's.

Vraag: Over welke periode is de aangekondigde sloopregeling van toepassing?

Vraag: Blijft de vraag hoe de berekeningen zich tot elkaar verhouden in uw rapport van 27 september 2017 en de thans voorliggende informatie, ook bij 20% marktaandeel van dieselauto's bij de start is het verschil nog altijd majeur?

- Uit het rapport van verleden jaar blijkt dat het luchtkwaliteitsonderzoek laat zien dat de grootste effecten op het gebied van gezondheid en duurzaamheid worden behaald bij het introduceren van zero emissie maatregelen in 2025 en 2030.

In het BCI rapport van 27 september 2017 wordt het volgende gesteld:

'Naar verwachting worden hierdoor de effecten van de invoering van de milieuzone niet voor 2019 zichtbaar. De effectiviteit van de milieuzone loopt daardoor ook terug (zie ook de conclusies uit het rapport van RHDHV, vanaf 2025 worden er van het pakket geen effecten meer verwacht. Van de vijf jaar waarin nog effecten te verwachten zijn is dan al 1 jaar verlopen door vertraging in de invoering'.

Vraag: Hoe kunnen conclusie van een onderzoek over hetzelfde onderwerp beiden uitgevoerd door BCI, waar de gemeenteraad een belangrijk besluit over moet nemen, zo verschillen?

- In het rapport van RHDHV d.d. 21 november 2016 staat het volgende:
'Welke maatregelen zouden we als stad kunnen nemen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren? De luchtkwaliteit in de gemeente Maastricht wordt in 2030 voornamelijk bepaald door de achtergrondconcentratie. Daarom is de bijdrage van bronnen in de gemeente Maastricht aan de luchtkwaliteit in 2030 beperkt. 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'.

Vraag: Hoe kunnen conclusie van een onderzoek over hetzelfde onderwerp beiden uitgevoerd door RHDHV, waar de gemeenteraad een belangrijk besluit over moet nemen, zo verschillen?

Het komt ons vreemd voor, dat de onderzoeksresultaten uit de rapporten die voorlagen in februari/maart 2018 onder de noemer 'globaal potentiële effecten' zijn te scharen en dat er nu drie rapporten liggen die afdoende zijn bestudeerd.

De vragen die we hebben over de voorliggende rapporten zal op worden ingegaan