



Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

ONDERWERP
Memorie van Antwoord inzake
technische vragen milieuzone
BEHANDELD DOOR
AAJ (Astrid) Vermeulen

DATUM
21 januari 2019
Verzonden: 22-01-2019
TELEFOONNUMMER
043 350 4402

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2019-02200

E-MAILADRES
Astrid.Vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

1. Waar en wanneer heeft de gemeente Maastricht de ambitie om te voldoen aan de WHO-normen voor de luchtkwaliteit vastgelegd?
Antwoord:
In het rapport van Grenspaal 12 wordt niet gesproken over vastgesteld beleid. In het rapport wordt op bladzijde 3 verwezen naar de uitgangspunten van het onderzoek van Royal Haskoning DHV van oktober 2016 dat is uitgevoerd naar aanleiding van de door uw raad aangenomen motie in juni 2015 om maatregelen te onderzoeken die de luchtkwaliteit in de (binnen)stad verder verbeteren. In dit rapport is inzicht gegeven in mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Daarnaast is inzicht gegeven in welke inspanningen nodig zijn om aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te voldoen. Ik zal er op toezien dat bij het definitief maken van de rapporten de woordkeuze wordt aangepast.
2. Waarom wordt er specifiek voor de nieuwe zone C gekozen, nu deze niet meer gekoppeld is aan het betaald parkeergebied?
Antwoord:
Op dit moment wordt voor geen enkele variant gekozen. De keuze voor een variant zal uiteindelijk door de raad worden gemaakt.
De in de rapporten gepresenteerde varianten zijn werkvarianten, de definitieve contour moet nog worden vastgesteld, daardoor kan de grens van de milieuzone nog wijzigen. De gedachte van een ruimere milieuzone is in het rapport met name vormgegeven op basis van de verwachte omrijdeffecten in variant B. In die variant is immers de verwachting dat verkeer dat niet voldoet aan de toegangseisen van de milieuzone zal gaan omrijden via bijvoorbeeld de Ruttensingel en de Groene Loper. Als dergelijke omrijdeffecten substantieel zijn, leidt dit tot meer verkeer op de wegen in omliggende wijken, hetgeen onwenselijk is. In variant C is daarom op basis van potentiële omrijroutes een uitgebreide contour bedacht.
In alle drie de varianten bleken de verkeerskundige verschillen zo beperkt dat de grootte van variant C niet vastomlijnd hoeft te zijn voor het in beeld brengen van de effecten. Dit omdat de verkeersstromen wel opschuiven, maar qua intensiteit er geen verschil is ten opzichte van de andere varianten. De omvang van de milieuzone hangt daarom onder meer af van het draagvlak in bepaalde buurten, de technologische ontwikkelingen van dat moment en de



DATUM
21 januari 2019

Memorie van Antwoord

kosten. Het verder uitwerken van variant C maakt onderdeel uit van de verdere voorbereiding van de implementatie van een milieuzone. Zoals aangegeven in het raadsbesluit zal dit pas worden opgepakt op het moment dat zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.

3. Er wordt een dynamisch bebordings- en handhavingssysteem op de Maasboulevard voorgesteld. Zijn de kosten hiervoor meegenomen in het Raadsvoorstel en in het onderzoek van Buck Consultants International?

Antwoord:

Voor verkeersborden is een globale raming opgenomen die verder uitgewerkt dient te worden zodra er een variantkeuze is gemaakt en het definitief ontwerp van bebordingsplan gereed is. In het budget is voldoende ruimte om de iets hogere investeringskosten voor een dynamisch bord te kunnen opvangen.

4. Royal HaskoningDHV stelt een kentekenregistratie voor om zo de samenstelling van het wagenpark te onderzoeken. Is dit nuttig nu er (nog) geen uitwisseling van Duitse en Belgische voertuiggegevens middels het kenteken is. Hoeveel zou een dergelijk onderzoek kosten? Wil het college dit onderzoek daadwerkelijk uitvoeren?

Antwoord:

Door de bureaus die de diverse onderzoeken hebben uitgevoerd wordt aangegeven dat het raadzaam is om voor verdere onderbouwing van het verkeersbesluit een kentekenonderzoek uit te voeren. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van de verdere voorbereiding van de implementatie van een milieuzone. Zoals aangegeven in het raadsbesluit zal dit pas worden opgepakt op het moment dat zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.

5. Wordt bij het vervangingsgedrag rekening gehouden met het feit dat niet iedereen direct zijn auto vervangt?

Antwoord:

In het vervangingsbedrag wordt rekening gehouden met vervanging van voertuigen in het eerste jaar na invoering van de milieuzone. Wanneer eigenaren van voertuigen die niet voldoen hier geen gebruik van maken zal dit bedrag niet volledig worden gebruikt.

6. Zijn de uniforme emissievoorstellen van de staatsecretaris straks verplicht in een milieuzone of zijn die voorstellen de strengst mogelijke die ingevoerd mogen worden door een gemeente? Is een Zero emissie zone voor personenauto's verplicht vanaf 2030?

Antwoord:

Zoals aangegeven in het raadsvoorstel zijn de emissievoorstellen geen verplichting maar een keuzemogelijkheid die te zijner tijd aan de raad zal worden voorgelegd. Dit geldt niet voor de verstrenging van de normen voor vrachtverkeer in 2022. Wanneer er een milieuzone voor vrachtverkeer aanwezig is geldt in 2022 automatisch een toelatingseis van euro 6. Deze toelatingseis gaat in 2022 dus ook van de Statensingel gelden.

Ik ga er vanuit dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.