

Betreft reactie van Milieudedefensie Maastricht en Buurtbalans Maastricht op zogenoemde “ verwarring “ èn de beantwoording vragen van raadsleden tijdens de Stadsronde over Milieuzone, d.d. 11 mei 2022.



Jo Dingena, toont bij bijeenkomst, jl.10 april, over de noodzaak van een zo groot mogelijke milieuzone, een filterdoek uit zijn flat in de Kasteel Terwormstraat te Nazareth

Maastricht, 31 mei 2022

Geachte leden van de gemeenteraad en het college van de gemeente Maastricht,
Vertegenwoordigers van een dertigtal buurtnetwerken,
Vertegenwoordigers diverse maatschappelijke organisaties in Maastricht,
Insprekers Stadsronde over Milieuzone 10 mei 2022,

L.s.,

1. Tijdens de Stadsronde van 10 mei j.l met als thema milieuzone, hebben we de beslispunten 3 en 4 uit het besluit van 14 mei 2019 (registratienummer 2018 - 40821) opnieuw onder uw aandacht gebracht.
2. Tevens werd ons vanuit de Raad gevraagd naar een nadere toelichting over het handhaven van personen dieselauto's in het kader van de in te voeren milieuzone.
3. Tevens willen wij reageren op de inbreng van Paul Ten Haaf, Centrum Management Maastricht (CMM) tijdens de stadsronde over de Milieuzone, d.d. 11 mei 2022, zie link:

<https://maastricht.parlaeus.nl/user/showdoc/action=view/id=115831/type=pdf>

4. **Belangrijk informatie met betrekking tot luchtkwaliteit versus milieuzone**

Ad. 1. De wethouder is conform beslispunt 4 gehouden een voorstel voor definitieve besluitvorming aan de Raad voor te leggen, zodra er zicht is op juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens. Voor Belgische kentekens is zicht op juridische handhaafbaarheid aanwezig (zie RIB ref. 2019 - 10966 en RIB ref. nr. 2022 - 11953).

[https://raad.gemeentemaastricht.nl/user/search/action=showpt/item=15784/RIB - Handhaafbaarheid Duitse en Belgische kentekens - 9 april 2019.pdf](https://raad.gemeentemaastricht.nl/user/search/action=showpt/item=15784/RIB_-_Handhaafbaarheid_Duitse_en_Belgische_kentekens_-_9_april_2019.pdf)

[https://raad.gemeentemaastricht.nl/user/search/action=showgd/item=27789/RIB - Afdoening toezegging stadsronde 10 mei 2022 over Milieuzone Maastricht.pdf](https://raad.gemeentemaastricht.nl/user/search/action=showgd/item=27789/RIB_-_Afdoening_toezegging_stadsronde_10_mei_2022_over_Milieuzone_Maastricht.pdf)

Document Bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland over de grensoverschrijden- de uitwisseling van gegevens in het kader van verkeersovertredingen, zie bijlage :

Wat betreft het zicht op juridische handhaafbaarheid van de Duitse kentekens, verwijzen wij naar het besluit omtrent het ZES-project, 30 maart 2021, paragraaf 3.3.; Handhaving ZE zone stadslogistiek, meer specifiek 2^e alinea, 2^e regel: “een

tijdelijke oplossing is de inzet van boa's om buitenlandse voertuigen, die in overtreding zijn staande te houden en te beboeten”.

Ad.2.

De vraag betrof het effect van personen diesels ouder dan 15 jaar. De omvang van dit segment personenvervoer is weliswaar beperkt (ongeveer 3 - 4%), maar zorgt, in tegenstelling tot wat tegenstanders van een milieuzone aangaven, voor onevenredig veel uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid. Het betreft dus 2 % van de dieselauto's uit emissieklasse 0-2 (gele zone) en wederom circa 2% van dieselauto's v.w.b. emissieklasse 3 (gele zone). **We vragen nadrukkelijk uw aandacht voor de inbreng van Thomas Verbeek, Universitair Docent, TU Delft,** waaruit klip en klaar de enorme bijdrage van NOx, PM2,5 en EC (roet) blijkt door oude personen dieselauto's, open link: <https://drive.google.com/file/d/1QZh0T8qZRP-F8PXh1Tj6TOA-VH3GEy7Vz/view?usp=sharing>

Zoals u kunt lezen lopen die uiteen van 11 % (NOx) tot wel 77 % roet (EC)! In de bijlagen van deze bijlage kunt in grafiekvorm snel zien waar dat door veroorzaakt wordt.

Deze cijfers komen overeen met de rapportage over de situatie in de stad Utrecht. Ook hier werd een reductie van tientallen procenten gerealiseerd voor NOx door het uitfaseren van oude diesels. Voor EC, in de volksmond roet, 25 - 30 %. Zie : “Herprogrammering maatregelen luchtkwaliteit Utrecht door RHDV en TNO innovation for life 2015”. Pagina 42 ev. https://drive.google.com/file/d/18R_s9FSyT3ZUlp-IDGD5Rtnf1ONtkjwM/view?usp=sharing Daarnaast levert het weren van deze oude diesels in het kader van duurzaam transport nog een reductie tot 50% van de CO2 uitstoot op.

Samengevat: het handhaven van juist die oude diesels met behulp van een milieuzone leidt meteen al tot een forse reductie van schadelijk stoffen en is daarmee de meest kosteneffectieve maatregel om luchtkwaliteit te verbeteren. Het invoeren van de zgn. gele zone (emissieklasse 0-2) dus de minst strenge zone, leidt al tot een forse reductie van schadelijke stoffen. De invoering van de groene zone (emissie klasse 3), die al vanaf 2021 mogelijk is, levert eveneens een grote aanvullende reductie van deze stoffen op.

Ad. 3

Wij vragen uw nadrukkelijke aandacht voor de reacties van onderstaande personen en organisaties op de inbreng van CMM:

1. Gerard Cats, natuurkundige, “Kracht van Utrecht”, Maliesingel 71, Utrecht. ‘Kracht van Utrecht’ is een zeer gewaardeerde groep van bewoners en experts uit de stad Utrecht die concrete voorstellen doen over de omslag naar duurzame mobiliteit, schonere lucht en een leefbare stad, zie link: https://drive.google.com/file/d/1_nCBjt9P83F0fiF9dkUK29Ks_OBl5BR/view?usp=sharing
2. gemeente Utrecht, meer specifiek, rapport ‘Gezonde lucht voor Utrecht’. Uitvoeringsprogramma 2013-2015, zie link, pagina 13 <https://drive.google.com/file/d/1IFtynrJxaUQ66y57rt0BghGByZxzAow/view?usp=sharing>

3. Bijdrage Dr. Thomas Verbeek, universitair docent Stedebouw en ruimtelijke planning, Technische Universiteit Delft.

Aangeleverde cijfers en argumenten in het document van CMM zijn niet altijd correct en kunnen misleidend zijn.

Welke beweringen betreft het:

1. **“Economische Effecten** weren oude diesels op (32 % - 48%).” Dit is niet juist, wij verwijzen naar de reacties van Gerard Cats, “Kracht van Utrecht”, waarin hij deze bewering als **“volstrekt ongeloofwaardig”** kwalificeert (2^e pagina, eerste alinea). Hoe kan handhaving van 3 % van het wagenpark tot een omzet verlies van 32% - 48 % leiden? Bezitters van oude geweerde diesels leveren een omzetverlies op maximaal een gelijkwaardig percentage. Dat komt omdat CMM deze cijfers uit hun context haalt. Het betreft een overzicht uit Buck Consultants International, pag. 39. Deze cijfers hebben betrekking op invoering van ZE-normen (dus niet de normen die betrekking hebben op de invoering van een milieuzone), die ver in de toekomst (2030 en later) liggen. (zie **Buck Consultants International, Impact Binnenstad, pag. 42**). https://drive.google.com/file/d/1qKrsi6q6reomFZjusP33SE_Ok-CorT8Ot/view?usp=sharing
2. **Invoering Milieuzone.** Volgens CMM zou de invoering van de milieuzone communicatief niet uit te leggen zijn aan Nederlandse, Belgische en Duitse bezoekers. Wij verwijzen nadrukkelijk hetgeen onderzoeker Dr. Thomas Verbeek Technische Universiteit Delft stelt in zijn reactie: eerste pagina, tweede aandachtspunt. CMM gaat voorbij aan het feit dat naast Belgische en Duitse automobilisten ook Nederlandse (gezien het grote aantal steden met een Milieuzone) zeer goed op de hoogte zijn van het principe van een Milieuzone.
3. **Berekenen elektrische auto’s.** CMM berekent het aantal verkochte elektrische auto’s in 2021 pertinent foutief: Wij vragen wederom uw aandacht hetgeen dhr. Cats, ‘Kracht van Utrecht’ op pag. 2, 2^e alinea aangeeft, open link: https://drive.google.com/file/d/1_nCBjt9P83F0fiF9dkUK29Ks_OBlt5-BR/view?usp=sharing
4. **Beslispunt 3 en 4.** CMM manipuleert de originele tekst waardoor de indruk ontstaat dat een definitief voorstel tot invoering van de milieuzone eerst kan als er duidelijkheid is over handhaving van Duitse en Belgische kentekens. Dit komt niet overeen met het besluit over het raadsvoorstel van wethouder Krabbendam, zoals omschreven in het raadsvoorstel van 14 mei 2019, registratienummer 2018-40821 en herhaald in de RIB van 23 mei 2022, ref. 2022-11953. Hierin wordt duidelijk gesproken over **zicht op juridische handhaafbaarheid**. https://drive.google.com/file/d/1_nCBjt9P83F0fiF9dkUK29Ks_OBlt5BR/view?usp=sharing

5. **Kosten aspect.** (Zie Economische effecten milieuzone Maastricht, Buck consultants International, d.d. 10 december 2018) Deze cijfers zijn inmiddels achterhaald. De zgn. investeringskosten van € 3.000.000,00 zijn vooral gebaseerd op de aanschaf van ANPR camera's, die in 2018 begroot waren voor ruim € 40.000, per stuk. De 40 camera's vormden het leeuwendeel van de investeringskosten. Anno 2022 kosten deze camera's nog "slechts" € 10.000, bovendien kunnen gemeenten deze camera's ook leasen. Zie: https://drive.google.com/file/d/1_nCBjt9P83F0fiF9dkUK29Ks_OBlt5BR/view?usp=sharing

De € 7.000.000,00 kosten onderhoud en exploitatiekosten dienen uitgesmeerd over de jaren tot 2050. Een schijntje op de jaarlijkse begroting, zeker in relatie tot de positieve resultaten van € 4.600.000,00 bij invoering van milieuzone variant C. Bij invoering van een grotere zone, variant D, die de voorkeur geniet van Milieudefensie Maastricht, Buurbalans en een dertig buurtnetwerken in onze stad, nemen de positieve baten uiteraard toe.

6. **Milieuzone en ZES.** CMM suggereert uitsluiting van invoering milieuzone als voorwaarde voor het besluiten over het ZES-Project. Zoals dhr. Gerard Cats van "Kracht van Utrecht" in zijn reactie al aangaf riekt dit niet alleen naar chantage van de Raad, maar de Raad heeft dit bij de besluitvorming ook nooit als zodanig besloten. Voor zover de tekst van ZES dit zou kunnen suggereren heeft Milieudefensie Maastricht van de begeleiders van dit project (Maastricht Bereikbaar) de toezegging gekregen dat gebruikmaken van de infrastructuur van het ZES-project voor gebruik bij de milieuzone nooit een beletsel zou zijn. Mogen we er op wijzen, dat het gereserveerde budget voor invoering van de milieuzone mede gebruikt wordt voor ZES. Beide projecten (ZES en Milieuzone) zijn volgens alle betrokken experts aanvullend, zoals reeds bij meerdere Nederlandse gemeenten in beleid vastligt.

Aandacht vragen wij voor de volgende bijzonderheden, zie bijlage "Implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht" : <https://drive.google.com/file/d/1t3v-NI9c89gckuSRq7shB2hnbYpGZVFqC/view?usp=sharing>

A. Er is sprake van een zgn. OPREKMODEL. Dat vind je op pag. 58. Dat is in bijlage 4: Effectstudie. Je komt het begrip OPREKMODEL ook nog eens tegen op pag. 76. Interessant omdat hier gebruik wordt gemaakt van een kaartje van Maastricht waaraan je exact kunt zien op welke wijken van Maastricht ZE Stadsdistributie ook betrekking kan hebben buiten het centrum. De Opmerking van PVM dat ze verbaasd zijn dat wij spreken van een variant D, is dus niet helemaal terecht, omdat Buck er in het kader van ZES al over gecommuiceerd heeft, waarom zou je dat dan niet ook in het kader van Milieuzone niet mogen doen ?

B. **Omvang vrachtverkeer.** Op pag. 62 vind je cijfers over de omvang van het bestel en vrachtverkeer in het Maastrichtse centrum: vracht 470 en bestel 1880 PER ET-MAAL ! Deze cijfers worden met andere vergelijkbare steden vergeleken: Heerlen, Gouda, Leiden. Dan blijkt dat de urgentie hoog is, als er zoveel vracht is. Echter het bewijst indirect de noodzaak van de invoering van MZ, omdat deze goederen ook naar rato door personenauto's van toeristen weer uit de stad gehaald moeten wor-

den. M.a.w. Maastricht heeft ook een dito toestroom van personenverkeer die aanpak moet worden !

C. Inzet boa's. Op pag. 89 is sprake van de mogelijkheid en de overweging van de inzet van boa's om m.n. de Duitse toeristen te kunnen handhaven. Deze overweging komt ook terug bij het kopje conclusies!

7. Synthetische brandstof/ e-fuel

- Wat dit onderdeel betreft kunnen we kort zijn: dit is onjuist, leest u wat natuurkundige dr. Gerard Cats, 'Kracht van Utrecht' hierover schrijft, pag. 1, derde alinea. https://drive.google.com/file/d/1_nCBjt9P83F0fiF9dkUK29Ks_OBlt5BR/view?usp=sharing

Van Emiritus professor Lucas Reijnders ontvingen wij over dit onderwerp de volgende reactie op hetgeen CMM in haar bijdrage over e-fuel stelt, zie link: <https://drive.google.com/file/d/1Jqillktou7frPcxZB6RSMsyWfiDT7l2e/view?usp=sharing>

8. Slijtage van banden

Autobanden stoten veel fijnstof uit. Zo toont recent onderzoek van Emission Analytics aan dat bandenslijtage tot 1000 (!) keer meer fijnstof veroorzaakt dan moderne verbrandingsmotoren.

Schadelijke deeltjes van banden zijn een zeer ernstig en groeiend milieuprobleem, een probleem dat wordt verergerd door de toenemende populariteit van grote, zware voertuigen zoals SUV's en de groeiende vraag naar elektrische voertuigen, die vanwege hun batterijen zwaarder zijn dan standaardauto's.

De meetmethode voor bandenemissies van Emissions Analytics is ontworpen om de werkelijke bandenslijtage-emissies op een gestandaardiseerde manier te meten, waardoor vergelijkingen tussen verschillende banden- en voertuigcombinaties mogelijk zijn.

Metingen vinden plaats in reële wegomstandigheden, ook op de openbare weg. De methode is ontworpen om een hoge tijds- en ruimtelijke resolutie van de metingen te bereiken en om bandenslijtage-emissies te identificeren, onafhankelijk van andere niet-uitlaatemissies, waaronder remslijtage, wegslijtage en geresuspendeerd materiaal.

Zie ook link: <https://www.bandenportaal.nl/nieuws/banden-nemen-helpt-fijnstof-uit-stoot-voor-rekening/>

4. Belangrijk informatie met betrekking tot luchtkwaliteit versus milieuzone

- Luchtkwaliteit in Maastricht

- In de bijdrage van CMM, pagina 3, eerste alinea, wordt het volgende gesteld: "Maastricht voldoet aan alle normen met betrekking tot luchtkwaliteit, nergens wordt de grenswaarde overschreden." Wat niet gesteld wordt is dat de gemeente Maastricht nog steeds de achterhaalde Europese normen luchtkwaliteit (De Ne-

derlandse wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit is gebaseerd op de EU richtlijn 2008/50/EG.) hanteert. De Europese norm luchtkwaliteit is destijds mede door een krachtig lobby uit het bedrijfsleven tot stand gekomen. De Europese norm Luchtkwaliteit is dus geen gezondheidsnorm maar een politieke norm of te wel van wege de grote economische belangen van het bedrijfsleven een economische norm. Let wel, destijds waren de wetenschappelijke inzichten met betrekking tot luchtvervuiling door fossiele brandstoffen gering. Afgelopen jaren zijn de inzichten aanzienlijk verbeterd. Verheugd waren wij dan ook, dat de gemeente Maastricht op initiatief van Milieudefensie Maastricht, het Schone Lucht Akkoord (SLA) onlangs heeft ondertekend. In dit akkoord worden de ondertekenaars opgeroepen om de Werelgezondheidsnorm (WHO) luchtkwaliteit te hantieren. Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat Stientje van Veldhoven, 20 januari 2021 stelt het volgende : 'Het akkoord betekent een omslag. We zeggen niet meer: "Met het halen van die Europese normen zijn we er wel". We gaan verder richting WHO-normen om negatieve gezondheidseffecten te verminderen. Zie link: <https://www.schoneluchtakkoord.nl/actueel/nieuws-schone-lucht-akkoord/algemeen/staatssecretaris-blij-verdubbeling-ondertekenaars/>

De huidige Staatssecretaris Vivianne Heijnen (Milieu) stelde onlangs het volgende: "Deze voortgangsrapportage laat zien dat we tot 52% minder gezondheidsschade kunnen realiseren in 2030. Ik vind dat we daar trots op mogen zijn, maar het valt of staat wel met de daadwerkelijke realisering van nog veel plannen. Daar blijf ik mij voor inzetten, want schone lucht is letterlijk van levensbelang. Daardoor leven mensen langer én in een betere gezondheid." Zie link: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/03/14/gezondheidswinst-door-schonere-lucht-in-nederland>

De realisering van SLA heeft de gemeente Maastricht een bijdrage aan de luchtkwaliteit. Het is ook een voorwaarde voor de realisering van de SLA. Het is ook een voorwaarde voor de realisering van de SLA. Het is ook een voorwaarde voor de realisering van de SLA.

* Het STOP-principe wordt gebruikt bij slimme inplanning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Privé vervoer gaat. Deze combinatie wordt ook toegepast in Delft.

Wat zijn de nieuwe WHO normen, zie link: <https://www.schoneluchtakkoord.nl/actueel/nieuws-schone-lucht-akkoord/algemeen/nieuwe-who-advieswaarden-luchtkwaliteit/>

Let wel: Zowel de Europese normen luchtkwaliteit als ook de WHO normen luchtkwaliteit zijn een gemiddelde over een etmaal (24 uur). De grootste gezondheidsschade door schadelijke emissies wegverkeer vindt overdag plaats tussen 07.00 uur en 19.00 uur. Het betreft hier de zogenaamde piekbelasting, welke met name in binnensteden en in de nabijheid van drukke verkeerswegen zich manifesteert.

Draagvlak en bewustwording Milieuzone

Afgelopen jaren hebben Milieudefensie Maastricht en Buurtbalans Maastricht fors geïnvensteerd in het verkrijgen van draagvlak voor een milieuzone bij een dertigtal buurtnetwerken en maatschappelijkeorganisaties in Maastricht. Zo zijn er met medewerking van velen in tientallen buurten van onze stad 30.000 flyers (roetkaarten) verspreid, zijn er tijdens Corona twee zoom meetings en toen dit weer mogelijk was twee fysieke bijeenkomsten gehouden met vertegenwoordigers van buurten, deze werden druk bezocht. Zo ook één op één op een gesprekken gevoerd. Conclusie die we hieruit hebben getrokken is,

dat de bewoners in de binnenstad en de bewoners die in de nabijheid van de drukke verkeerswegen (plusminus 45), waaronder veel stroom- en gebieds-ontsluitingswegen, wonen, dagelijks te veel overlast ervaren van het verkeer. Bij allen bestaat de nadrukkelijke wens van de komst van een zo groot mogelijke milieuzone en P+R's aan de uiteinden van de invalswegen nabij de gemeentegrenzen van Maastricht.

Initiatiefnemers zijn er van overtuigd dat de komst van een zo groot mogelijke milieuzone voor personenauto's in onze stad het bewustzijn van de inwoners en de bezoekers aan onze stad over de ernstige gevolgen van de opwarming van de aarde, waaronder de bijdrage van het verkeer, bevordert.

- Brommers en Scooters

De bijdrage aan luchtvervuiling door brommers en scooters is aanzienlijk. Ik verwijs naar de bijlage samenvatting. Dit is een verslag van GGD Gelderland midden : Invloed brommers en scooters op luchtkwaliteit fietspaden. Op zich is dit makkelijk op te lossen de gemeente kan maatregelen nemen om 2 en 4 takt voertuigen te verbieden en bv sloop- subsidies in te stellen. zie link: <https://drive.google.com/file/d/1d9udmqghO-y8A8lC5ijhG-gtXiCndh1W/view?usp=sharing>

- Fietsers

Zoals in voorgaande alinea blijkt zijn fietsers op vele manieren de dupe van verkeer. Zeer vervuilende brommers en scooters (1 brommer kan 4 x zo veel vervuilen als 4 auto's). De gemeente kan 30 km zones invoeren, dat is veel veiliger voor fietsers en voetgangers en veiliger in het algemeen, de gemeente kan veel meer doen aan handhaving van snelheidslimieten in het verkeer, beschermt zoals hiervoor benoemd. En dit alles bevordert ook dat er minder luchtvervuiling optreedt.

- 30 km zones

De snelheidslimiet maakt het verkeer veel veiliger maar bevordert ook de gezondheid van burgers, bewezen is dat minder snel rijden ook minder ongezonde lucht veroorzaakt.

Taxi's en bussen en allerhande door bedrijven gebruikte apparatuur en hulpmiddelen. De gemeente kan milieuregels instellen voor al deze faciliteiten.

- Datum van invoering uitgebreide milieuzone

Doordat de gemeente Maastricht in gebreke is gebleven door geen uitgebreide milieuzone in te voeren heeft zij de gezondheidsbelangen van haar burgers ernstig verwaarloosd en in gevaar gebracht.

Zij had reeds jarenlang de E4 zone kunnen invoeren en per 1-1-2022 de E5 zone. M.a.w. Hoe eerder ingevoerd hoe groter de gezondheidswinst. Dat had de gemeente so wie so kunnen weten en het Schone Lucht Akkoord heeft duidelijk gemaakt dat er mogelijk sterfgevallen optreden bij het niet nemen van adequate maatregelen die de luchtkwaliteit kunnen bevorderen. Opvallend is dat er wel een ZES zone wordt afgesproken waarvoor het ge- gereserveerde geld wordt gebruikt van milieuzonering

maar dat pas ingaat per 2025 en als de gemeente Maastricht reeds jaren eerder de uitgebreide Milieuzonering had ingevoerd had zij de gezondheid van haar burgers beschermd en zou er nu niet worden gezegd door CMM dat zij geen milieuzonering willen in de binnenstad en dat voorzieningen voor ZES niet voor milieuzonering mogen worden gebruikt terwijl bv de camera's zowel voor Milieuzonering en ZES geschikt zijn en uiteindelijk worden bekostigd door reserveringen voor milieuzonering.

Algemeen

Wat tijdens de Stadsronde fysiek werd aangetoond middels de zeer vuile filters van een bewoner van de flat naast de weg naar de nieuwe brug, maar ook door 2 bewoners die metingen nabij hun woonplek hebben nagegaan en waaruit bleek dat de normen daar ernstig werden overschreden, ook Professor van Schayck maakt melding van ernstige overschrijding.

Wij stellen vast dat de gemeente zich niet houdt aan artikel 22 van de grondwet waar geformuleerd staat dat de overheid de gezondheid van burgers moet beschermen en daarbij heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie gesteld dat burgers waar het genoemde gezondheidsklachten door ernstige luchtvervuiling etc. betreft een aanklacht mogen indienen.

Wat de luchtvervuiling betreft wijzen wij U op het door de landelijke GGD en op 29-05-2019 uitgebrachte rapport : GGD richtlijn medische milieukunde Luchtkwaliteit en Gezondheid waarvan hierbij een copie van de samenvatting gaat, zie link: <https://drive.google.com/file/d/1kiOQMqjYcm42EvgO5T1ZhwdOUjUW2/view?usp=sharing>

Wat betreft luchtvervuiling door binnenscheepvaart, die veel toe gaat nemen door de opening van Trilogiport bij Luik verwijs ik U ook naar een copie uit het hiervoor genoemde rapport.

Wat betreft de luchtvervuiling door de luchtvaart , ook daar een copie uit vermelde rapport. Ernstig is het dat de gemeente MAA in woord maar ook financieel steunt. Zoals U uit genoemd rapport kunt lezen is vliegverkeer zo dicht op de stad gelegen, starten over Ambij en Scharn, landen over heel de stad, schadelijk.

Wat geluidsoverlast betreft zowel van vracht- en autoverkeer als brommers en als vliegverkeer mag ik U wijzen op een vermaard onderzoeker die onlangs voor de cardiologen van het MUMC een lezing heeft gehouden over de gevolgen van geluidsoverlast . Deze Professor Thomas Münzel van de universiteit Mainz en die in de erkende hart tijdschriften heeft gepubliceerd heeft aangetoond dat ernstige geluidsoverlast cardio- vasculaire klachten veroorzaakt en dat als men deze klachten heeft het verstandig is te verhuizen naar een plaats waar meer rust heerst.

CONCLUSIE

Al deze zaken op een rijtje zettend blijkt dat de gemeente Maastricht ernstig achterloopt in het treffen van maatregelen die de gezondheid van burgers beschermen. Ook moet geconstateerd worden dat het ontbreekt aan een samenhangend systeem ter bevordering van luchtkwaliteit en geluidsreductie en gezondheidsbevordering. Wij dringen dan ook aan om zo snel als mogelijk te starten met een uitgebreide mili-

euzone, te weten **variant D**, zie plattegrond, inclusief andere drukke invalswegen en dit zo spoedig mogelijk uit te breiden naar de gehele stad. Daarbij is het noodzaak om aan de grenzen van de stad bij de invalswegen Park and Ride 's aan te leggen met daaraan verbonden busverbindingen, fiets en elektrisch Scooter verhuur en waar mogelijk een elektrische bootverbinding naar de stad.



Afsluitend het volgende, verschillende politieke partijen stellen voor binnenkort een bezoek te brengen aan een Nederlandse stad met een milieuzone. Op dit moment hebben veertien steden een milieuzone. Utrecht, Amsterdam, Delft en Den Haag hebben het voordeel dat ze al vele jaren met het bijltje kappen van de milieuzone. Deze steden kunnen goed aangeven welke weerstand en kinderziektes men tegen komt. Haarlem heeft het juist anders om. Deze stad is wat de de invoering van een milieuzone voor personen-auto's en brommers een relatieve nieuwkomer, maar heeft het voordeel van de laatste nieuwe ontwikkelingen op dat gebied. Ook belangrijk is dat ze er in korte tijd zijn in geslaagd inzetten van een aparte projectmanager) om de procedure van een milieuzone toe te passen. Dit is voor de gemeente Maastricht een goed voorbeeld hoe het ook kan als er maar genoeg ambitie is, het is een weerwoord op hetgeen ex-wethouder Krabbendam in Dagblad De Limburger, d.d. 25 mei 2022 stelt, zie link: <https://drive.google.com/file/d/14zecq-sco4HRFer7VEvikd86D3aYWb6B/view?usp=sharing>

Niet onbelangrijk is, dat de verantwoordelijke ambtenaar van de gemeente Haarlem van het dossier Milieuzone, Marc Plantaz, een stadsgenoot is.

Namens Milieudefensie Maastricht,

Paul Rutten, voorzitter

Math Korpershoek, secretaris

Rob Langendam, bestuurslid

Namens Buurtbalans Maastricht,

Chris Meys, voorzitter

Pauline Tomlow, secretaris

Info en woordvoerder Milieuzone: Math Korpershoek: mathieukorpershoek@gmail.com