

Beste allen,

Bij deze de beloofde inspreek bijdragen en brieven voor de stadsronde Milieuzone 2022. Zie link en onderstaande teksten, de tekst van Jo Dingena, bewoner Kasteel Terwormstraat, Nazareth en prof. Paul Borm ontbreekt.

Binnen kort ontvangt u van ons de beloofde reactie op de inbreng van Paul Ten Haaf, Centrum Management Maastricht.

Met vriendelijke groeten,

Namens Milieudefensie Maastricht,

Paul Rutten

<https://maastricht.parlaeus.nl/user/agenda/action=view/aq=8aa2880002a08a00028200a20b845427>

Bijdrage Stadsronde 10 mei 2022, Paul Rutten, Milieudefensie Maastricht.

Geachte voorzitter, geachte aanwezigen,

Mijn naam is Paul Rutten, voorzitter van Milieudefensie Maastricht, voorheen Klaor Loch.

Namens Milieudefensie Maastricht en BuurtBalans Maastricht, de initiatiefnemers van deze stadsronde, het volgende:

In december 2017 heeft de gemeenteraad besloten tot invoering van een milieuzone voor onze stad. In 2018 werd dit besluit opgenomen in het coalitieakkoord. In 2019 werd dit besluit helaas “on holt” gezet, onder meer omdat er geen handhaving kon plaatsvinden op Belgische en Duitse voertuigen.

Sindsdien zijn er ontwikkelingen en inzichten ontstaan op basis waarvan wij menen dat het genomen besluit van 14 mei 2019 in heroverweging genomen kan worden.

Voor het verkrijgen van een zo groot mogelijk draagvlak voor een zo groot mogelijke milieuzone zijn we niet over één nacht ijs gegaan. Met medewerking van bewoners hebben we 30.000 roetkaarten in diverse buurten verspreid; zijn er twee zoom meetings; twee plenaire bijeenkomsten en afzonderlijke gesprekken met besturen van diverse buurtnetwerken en politieke partijen gehouden.

We zijn hier vandaag niet alleen aanwezig om onze breed gedragen zorg over de luchtverontreiniging door verkeer op vele plaatsen in de stad uit te spreken, maar óók om uw aandacht te vragen voor genoemd voortschrijdend inzicht. Wij zijn ervan overtuigd dat de invoering van een zo groot mogelijke milieuzone in het belang van de gezondheid van alle Maastrichtenaren is en al zeker voor de bewoners in de binnenstad en die in de nabijheid wonen van een drukke verkeersweg.

In haar afwegingen voor een zo groot mogelijke milieuzone en de komst van meerdere P&R voorzieningen aan de uiteinden van de invalswegen nabij de grenzen van onze gemeente wensen wij het stadsbestuur van Maastricht veel wijsheid en moed toe.

Met vriendelijke groeten,

Paul Rutten

Voorzitter Milieudefensie Maastricht

Bijdrage Heugemerveld, Stadsronde 10 mei 2022

Beste aanwezigen,

Meer dan eens heeft u kunnen vernemen dat de omwonenden aan de zuidzijde van de wijk Heugemerveld dagelijks gebukt gaan onder de grote hoeveelheid schadelijke uitstoot en geluidsoverlast van het verkeer op de John F. Kennedysingel.

De John F. Kennedysingel is één van de drukste verkeerswegen in onze stad. Volgens verkeerstellingen van de gemeente Maastricht maken per etmaal minstens 45.000 tot 50.000 voertuigen, waarvan een groot gedeelte vrachtverkeer, gebruik van deze belangrijke doorgaande verkeersweg. Toename verkeer en in gebruik name van de A2-tunnel spelen hierbij mogelijk een rol. Door de toename van het verkeer zijn ook de gezondheidsklachten bij de omwonenden toegenomen.

Op initiatief van actiegroep Luchtalarm Heugemerveld en Milieudefensie Maastricht heeft Professor Onno van Schayk, expert op het gebied van luchtkwaliteit, in onze buurt twee jaren geleden tekst en uitleg gegeven over de gevolgen van de schadelijke uitstoot van verkeer op de gezondheid.

Tijdens deze bijeenkomst zijn de aanwezigen geschokt bij het zien van een filterdoekje uit een van ventilatiekastjes uit een woning van de Alfons Ariënstraat. De pikzwarte roetuitslag op de filterdoek (ventilatie in voorgevel), laten meer dan duizend meetbuisjes zien dat er een groot gezondheidsrisico bestaat voor de bewoners aan de Alfons Ariënstraat en de omgeving hiervan. Professor van Schayk noemde destijds de situatie zeer zorgwekkend.

Om reden hiervan zijn er een aantal gesprekken gevoerd met de verantwoordelijke ambtenaren luchtkwaliteit en geluid van de gemeente Maastricht. Deze onderkennen de aanwezige overlast van het verkeer en beloofde maatregelen.

Inmiddels lijkt er beweging te komen in het dossier. Er ligt een Raadsbrief d.d. 7 maart jl. met daarin opgenomen een tijdsontwikkeling, om te komen tot een plan van aanpak. Deze tijdsontwikkeling bestaat uit een visie fase, ontwerpfase en een verdere planuitwerking.

Wat wij echter vrezen is dat de verkeersintensiteit op de John F Kennedysingel richting binnenstad niet minder zal worden. Dit lukt alleen wanneer er gelijktijdig een zo groot mogelijke Milieuzone in combinatie met een Zero Emissiezone Stadslogistiek wordt ingevoerd, zie variant D en er een P&R voorziening in Maastricht Zuid en bij andere uitvalswegen aan de gemeentegrenzen van onze stad worden gerealiseerd.

Wij, bewoners van het Heugemerveld, doen een klemmend beroep op de Gemeente Maastricht de bewoners van Heugemerveld Zuid in een vroeg stadium te betrekken bij de geplande aanpak van de John F Kennedysingel, het gaat ten slotte om onze gezondheid en de leefbaarheid in onze buurt.

Roy van Dijk.
10 mei 2022
Lid Buurt Netwerk Heugemerveld

Bijdrage van MaastrichtforClimate voor stadsronde Milieuzone, d.d. 11 mei 2022

Ik zal ons even voorstellen: wij zijn Maastricht4Climate. Wij vertegenwoordigen de bezorgheden van studenten op het gebied van klimaat.

We zijn dankbaar dat we uitgenodigd werden voor deze bijeenkomst, zodat de stemmen van studenten ook gehoord zullen worden. We staan zeer sterk achter het plan om een Milieuzone in Maastricht te maken. Hier hebben wij reeds op straat voor gedemonstreerd. Wij geloven dat dit een maatregel is die de gemeente dringend moet aannemen.

In tegenstelling tot andere bewoners van de stad, zijn studenten afhankelijk van de fiets als vervoersmiddel. Het openbaar vervoer wordt zeer weinig gebruikt, vooral door de hoge prijs. Wat studenten ervaren, is dat de omstandigheden om te fietsen in Maastricht steeds slechter worden.

Als fietser is het verschrikkelijk om in de rook van auto's te fietsen en het zorgt ervoor dat studenten de fiets laten staan.

Fietsen is deel van het DNA van Nederland, maar wat we zien is dat de auto's in Maastricht fors bevoordeeld worden ten opzichte van langzaam verkeer.

Buiten de schadelijke uitstoot van bromfietzers, is ook toenemend autoverkeer in de gehele stad verontrustend. Het centrum kent een aantal straten waarbij de kans op een ongeluk erg groot is. Ondanks dat wij de statistieken niet hebben, kennen wij vele verhalen waaruit blijkt dat mensen van de sokken zijn gereden door ongeduldige chauffeurs op bijvoorbeeld de Brusselsestraat. Men respecteert de snelheidslimiet niet en trekt zich niets aan van de vele fietsers.

De straten van het centrum worden door studenten gebruikt om toegang te krijgen tot hun faculteiten en daarom moeten fietsers de volle prioriteit terugkrijgen in de straten van het stadscentrum. De snelheidslimiet moet tot 30 verminderd worden, strenge handhaving hierop is noodzakelijk. Tijdens Corona hebben we gezien hoe belangrijk onze buitengebieden en parken zijn voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid van studenten. Het beoefenen van sport buiten in een schone omgeving is belangrijk voor de groei van de jeugd. Hierbij is het overbodig om te zeggen dat vuile lucht een aantasting is van de gezondheid van jonge studenten. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om aan alle studenten die zij verwelkomt, een gezonde omgeving te bieden. We zijn de volgende generatie, maar we zijn steeds gevoeliger voor aandoeningen van de luchtwegen, zoals kanker. Veel studenten hebben ademhalingsaandoeningen zoals astma die worden verslechterd door het soort pollutie die we in Maastricht zien.

Natuurlijk is het autoverkeer niet de enige reden tot zorg. De vervuilende scheepvaart op de Maas en de particuliere hout-stook neemt toeneemt toe. Bovenal, moet het luchtverkeer met alle mogelijke middelen worden aangepakt en verboden. Het heeft een nadelige invloed op de gezondheid van onze generatie, het is een meer dan belangrijke bijdrage aan klimaatverandering, lawaai en visuele pollutie.

Als afsluitende opmerking maken we ons zorgen over twee belangrijke punten. De veiligheid van studenten op onze straten, waarvan wij denken dat het steeds slechter gaat. En de algemeen gezondheid van studenten, die ook steeds verder achteruitgaat door luchtvervuiling.

Maastricht blijft een kleine stad, het stadsbestuur moet nu actie nemen aangezien er nog steeds tijd is om het stedelijke landschap intelligent te plannen, met slimme oplossingen, door lessen te trekken uit steden die in dit opzicht al benchmarks zijn. Bijvoorbeeld: de aanneming van veilige parkeerplaatsen buiten de stad en gratis of betaalbaar openbaar vervoer van en naar de stad. Wij staan volledig achter de milieuzone en geloven dat deze zo groot en zo snel mogelijk moet worden aangenomen. Als Maastricht4Climate hebben we al over deze kwestie geprotesteerd op de markt, Vrijthof en op straat en zullen we daar blijven protesteren totdat we geloven dat de gemeente de eisen van studenten, voor een beter milieu, in overweging neemt.

Dank je wel voor uw aandacht,

Raphael Harnett

Bijdrage Rob Langendam van Maastrichtse Klimaatcoalitie voor stadsronde Milieuzone, d.d. 11-mei 2022

Geachte raadsleden en aanwezigen,

Ik ben Rob Langendam en namens Milieudefensie lid van de Maastrichtse Klimaatcoalitie.

Een zo groot mogelijke milieuzone en Pen R's aan de grenzen van de stad is niet iets dat op zichzelf staat. Ik zal U aangeven wat er speelt op gebied van ernstige aantasting van het milieu. Forse toename verkeer op de A2, In de Limburgse top van stikstofoxiden bronnen staat-Glasfabriek Maastricht op plaats 2, Sappi Maastricht op plaats 4 en vliegveld MAA op plaats 6.

De Belgische industrieën in het Maasdal veroorzaken door de heersende winden vooral aan Nederlandse zijde in het Maasdal veel schadelijke uitstoot

Nabij Haccourt is de derde grootste West Europese containeroverslag binnenhaven van Europa gebouwd. De consequentie hiervan is meer vrachtverkeer op de A2 en meer vervuilende binnenvaart op de Maas in Maastricht en de omgeving hiervan. De brandstof die men bij de scheepvaart gebruikt is diesel, die zeer vervuilend is.

De cementfabriek CBR gelegen in Lixhe wil het plateau van Eben Emael af gaan graven, naast landschap vernietiging zal er ook veel groen moeten verdwijnen. Bekend is, dat de cementindustrie wereldwijd een van de grote luchtvervuilers is, daarnaast men een vuilverbrandingsinstallatie plaatsen op hun fabrieksterrein waar bewerkt hout verbrand zal worden. Bij de verbranding hiervan zullen zeer vervuilend kankerverwekkende stoffen vrijkomen.

Vliegveld Bierzet in Luik wil enorm gaan uitbreiden met alle milieugevolgen voor de omgeving. Ook neem de hout-stook in Maastricht en de omgeving hiervan fors toe, de schadelijke roetuitstoot zal fors toenemen. Schiphol is in gesprek met de provincie over overname, dan zouden ze hun zesde baan niet bij Amsterdam leggen maar bij Maastricht. Zo wordt deze regio een soort van afvalputje.

M.a.w. Dat wij aandringen op ingrijpende maatregelen is noodzaak.

Wij pleiten dan ook voor een zo groot mogelijke milieuzone met aan de grenzen van de stad Pen R's en daarop aansluitend schoon en betaalbaar openbaar vervoer met veel meer haltes dan er nu bestaan.

En om af te sluiten wijzen wij U erop dat nog steeds de Europese luchtkwaliteitsnormen worden gehanteerd en wij eisen dat de in september 2021 gepubliceerde normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) gaan worden gehanteerd, die veel strenger zijn en die ook door de GGD worden geadviseerd.

Prof.dr. Onno van Schayck, inwoner van Maastricht, hoogleraar Preventieve Geneeskunde Universiteit Maastricht, voormalig lid van de Gezondheidsraad en momenteel adviseur van De Minister van VWS inzake preventie van chronische ziekten, sprak ook in.

Prof.dr. Van Schayck liet zien, dat er in de afgelopen 4 weken geen moment is geweest (ook geen verkeersluwe momenten), dat er geen gevaarlijke luchtvervuiling was bij de Viaductweg en oostelijk van de Kennedybrug. De stikdioxiden concentraties waren in de afgelopen 4 weken 3 tot 4 keer hoger dan maximaal toegestaan volgens de Wereldgezondheidsorganisatie en de fijnstof concentratie tot 3 keer te hoog. Dit levert voor de duizenden Maastrichtse bewoners die in deze gebieden wonen, levensgevaarlijke situaties op: mensen overlijden hierdoor eerder en lopen een veel hoger risico op levensbedreigende longziekten en hart-, vaatziekten.

De Nederlandse Overheid, en dus ook de lokale Maastrichtse Overheid, heeft de Grondwettelijke taak om zijn burgers te beschermen in het kader van de Volksgezondheid. Artikel 22 van de Nederlandse Grondwet is daar glashelder over. Bovendien heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie recent uitgesproken, dat burgers van EU-lidstaten een aanklacht tegen hun overheid mogen indienen als ze gezondheidsproblemen ondervinden als gevolg van luchtvervuiling.

Door het invoeren van een milieuzone, waar ook de Kennedysingel en de Viaductweg in zitten (de zgn. D-variant), kunt u als volksvertegenwoordigers de levensgevaarlijke situatie voor duizenden Maastrichtse bewoners veiliger maken. Maastricht is een van de mooiste steden van Nederland, op zijn Maastrichts: 'de sjoenste sjtad van Nederland'! Betekent dat ook niet, dat Maastricht een van de schoonste steden van Nederland zou moeten zijn? En dat kan! U heeft de macht om dat nu te doen. Door deze milieuzone in te voeren en door de meest vervuilende vrachtauto's, personenauto en smerige tweetakt brommertjes te verbieden. We zijn gelukkig al een stap verder doordat het lokale OV-vervoer geëlektrificeerd is. Laten we nu snel samen de laatste stappen zetten.

We rekenen op u!!

Inspreeknotitie Stadsronde Milieuzonering d.d. 10-05-2022

Slechte lucht heeft forse consequenties voor onze gezondheid. Het is aangetoond dat uitstoot van stikstofdioxide, roet en fijnstof, afkomstig van vervuilende voertuigen een zeer negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit is hiermee een onderwerp van publieke zorg. Volgens het longfonds (zie website longfonds – gezonde lucht) overlijden in Nederland jaarlijks minimaal 12.000 mensen vroegtijdig aan ongezonde lucht. Om nog maar niet te spreken over de slechte gezondheid en daarmee gepaard gaande afnemende kwaliteit van leven gedurende de laatste levensjaren na langdurige blootstelling. Vieze lucht maakt ziek! Algeheel effect: levensduurverkorting door fijnstof van 1 jaar.

Om de luchtkwaliteit voor iedereen te verbeteren, is invoering van een milieuzone een effectieve maatregel. Immers het verkeer heeft het grootste aandeel in de luchtvervuiling en met invoering van een milieuzone worden de grootste vervuilers het eerst aangepakt. Onderzoek heeft aangetoond dat lokale maatregelen zoals een milieuzone kunnen helpen om de piekblootstellingen in en rond een stad als Maastricht te verminderen in hoogte en aantal. Dit wordt nog eens versterkt wanneer de milieuzone geflankeerd wordt met beleid inzake verkeersstromen, OV-maatregelen, parkeerbeleid, uitfasering van fossiele brandstoffen, weren van zwaarder vervoer en stedelijke distributie.

Uit persoonlijke ervaring kan ik zeggen dat de verkeersdruk op de Prins Bisschopssingel zeer groot is en dat deze verkeersdruk de afgelopen jaren ook nog eens behoorlijk is toegenomen. De route Prins Bisschopssingel-Kennedybrug wordt veelvuldig gebruikt als sluiproute door vrachtverkeer o.a. uit België. De kortste route via de bebouwde kom! De impact hiervan op de gezondheid van de omwonenden is ernstig.

Zorg voor een gezond leefmilieu en woonklimaat behoort tot de fundamentele taken van de overheid. Ook milieuzonering is een gemeentelijke maatregel en verantwoordelijkheid. Dit vraagt om keuzes en vertaling van beleid in concrete uitvoeringstaken.

In De Limburger van 5 mei stond een artikel waarin vijf onderwerpen genoemd worden die politici die de nieuwe coalitie gaan vormen, per sé niet mogen vergeten. Hier wordt helaas niets gezegd over het verbeteren van luchtkwaliteit; ook niet gekoppeld aan het onderwerp stadsontwikkeling.

Als we daadwerkelijk minder vervuilde lucht willen, moeten we tenminste de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nastreven.

De maatschappelijke kosten van vervuilde lucht worden betaald door de inwoners van de (binnen)stad met hun gezondheid.

Geachte raadsleden, geachte toehoorders, ruim 3 jaar geleden, om precies te zijn op 22 januari 2019, stond ik hier ook. Ook toen was er een stadsronde over dit onderwerp. Ook toen werd er door velen gepleit voor het instellen van een milieuzone. Het lijkt alsof we al die jaren stilgestaan hebben. Er is nog steeds sprake van ongelooflijk slechte luchtkwaliteit en er is nog immer geen overeenstemming bereikt over het instellen van een milieuzone.

Ja, Maastricht heeft een handtekening gezet onder een ZES overeenkomst (zero emissie stadslogistiek). En ja, er loopt sinds een jaar een pilot op dit gebied in de Koestraat e.o. Maar laten we ons hier niet op blind staren. Met deze zero emissie aanpak werken we in de goede richting en hopen we ook dat de luchtkwaliteit verbetert maar dat proces verloopt traag en het duurt nog enige jaren voordat dit tot verbeteringen leidt. Zonder milieuzone zullen er altijd nog vervuilende auto's door onze stad rijden.

Als bewoners van de binnenstad -in het bijzonder van het Jekerkwartier- verwachten wij dat u er evident méér aan zult doen om onze luchtkwaliteit te verbeteren en dat u als gemeente nu eindelijk vaart gaat maken met het instellen van een milieuzone. Van inspanningsnaar resultaatverplichting.

Schone lucht is een basisrecht vergelijkbaar met schoon drinkwater!

Marijke van Lierop, Voorzitter BJK.