

Structuurvisie Maastricht 2030



Betreft: Schriftelijke Zienswijze Klaor Loch over ontwerpstructuurvisie
“ Maastricht 2030 – Ruimte voor Ontmoeting – ”

Aan: Leden gemeenteraad Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht.



Maastricht, 12 april 2012

Geachte heer, mevrouw,

Klaor Loch wil allereerst benadrukken dat Maastricht moet streven naar gezonde lucht in onze stad. Dat betekent dat de lucht die wij inademen moet voldoen aan de eisen die door de WHO (Wereld Gezondheid Organisatie) worden gesteld. Die eisen zijn gaan verder dan de eisen waar de Nederlandse overheid genoeg mee neemt. Voor PM10 ligt de WHO-norm op 20 microgram/m³ en voor PM2,5 op 10 microgram/m³. Niemand verbiedt Maastricht om ervoor te kiezen zich aan de WHO-norm te houden. Dat betekent dat er geen ruimtelijke en verkeersplannen meer dienen te worden vastgesteld die tot een overschrijding van de WHO-norm leiden. Het betekent ook dat Maastricht alle zeilen bijzet om er voor te zorgen dat de lucht die niet aan de WHO-norm voldoet zo snel mogelijk schoner wordt en daar wel aan voldoet. Om dat te bereiken doet Klaor Loch een aantal aanbevelingen.

Betrouwbare metingen en berekeningen

Klaor Loch wil af van schimmige modelberekeningen. Wij willen dat er meerdere meetstations komen in en buiten de stad waar lange tijd (jaren) op dezelfde plek en de dezelfde omstandigheden gemeten wordt op met name fijn stof en stikstofdioxide. De te meten fijnstof moet behalve PM10, ook het veel schadelijker PM2,5 en het ultrafijnstof (roet) zijn.

De berekeningen die worden uitgevoerd in het kader van de NSL-monitor, waar de gemeente de gegevens voor aanlevert, moeten voortdurend geijkt en gecorrigeerd worden aan de metingen.

Zonder een betrouwbaar inzicht in de mate van luchtverontreiniging in Maastricht is het onmogelijk om te bepalen welke maatregelen nodig zijn en is het bovendien onmogelijk om te bepalen wat het effect van die maatregelen is.

Euroregionale samenwerking

Klaor Loch

Luchtverontreiniging is een grensoverschrijdend probleem. Er komt fijnstof uit het buitenland in Nederland binnenwaaien, maar er waait ook veel fijnstof uit Nederland naar Duitsland. Dat geldt met name voor Maastricht. Het heeft geen zin elkaar de schuld te geven, er moet samengewerkt worden. Nederland loopt achter bij de maatregelen die in Duitsland en door Duitse steden genomen worden en Maastricht moet proberen daarbij aansluiting te vinden en te leren van de ervaring in Duitsland. Samenwerking moet ook gezocht worden met de steden Heerlen, Sittard-Geleen, Luik, Genk, Hasselt en Antwerpen.

Gezondheid en luchtkwaliteit

Klaor Loch wil dat de GGD Zuid Limburg, AZM en UM nauw betrokken worden bij het in kaart brengen van de gezondheidsschade die optreedt als gevolg van luchtverontreiniging (en verkeerslawaa!) en voorlichting gaat geven over de risico's voor de gezondheid die samenhangen met luchtverontreiniging (en verkeerslawaa!), zodat iedereen op een verstandige manier zijn eigen keuzes kan maken en de risico's kan inschatten van zijn eigen mobiliteitsgedrag. De GGD Zuid-Limburg moet de mogelijkheid bieden om periodiek de longfunctie bij burgers in en buiten Maastricht (kosteloos) te kunnen bepalen.

De GGD Zuid-Limburg en het Gemeentelijk Platform Luchtkwaliteit moet een adviesfunctie krijgen bij het beoordelen van ruimtelijke ordenings- en verkeersplannen. Dat betekent dat de gemeente alleen ruimtelijke- en verkeersplannen vaststelt als de GGD daar een openbaar gezondheidsadvies over heeft uitgebracht.

Milieuzonering

De gemeente heeft de bevoegdheid om de hele stad aan te wijzen als gebied dat in de milieuzone valt. Dat moet niet alleen met de binnenstad gebeuren, maar met de hele stad. Bij de Rijksoverheid moet gepleit worden dat dit ook gaat gelden voor het vrachtverkeer, dat gebruikt maakt van de toekomstige tunnel onder het A2-Tracé in Maastricht. Het instellen van de milieuzone heeft als gevolg dat zwaar verkeer dat niet voldoet aan de hoogste milieu eisen de stad niet meer in mag. Zwaar verkeer (vrachtwagens) stoot aanzienlijk meer schadelijke stoffen uit als personenwagens en het instellen van een milieuzone kan, als er ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt, belangrijk bijdragen aan het schoner maken van de lucht.

Het instellen van een milieuzone is een relatief zeer goedkope maatregel (alleen de kosten van handhaving) die veel effect heeft. Kijk naar de uitstekende resultaten die daar in Duitse steden mee worden behaald. De gemeente moet er bij de rijksoverheid op aandringen dat ook bestelwagens, personenwagens, bussen, scooters en bromfietsen onder het regiem van de milieuzone vallen.

Schoon en meer openbaar vervoer

De gemeente dient ervoor te zorgen dat zowel het openbaar vervoer als het eigen gemeentelijke wagenpark (vuilniswagens, dienstauto's e.d.) aan de hoogste milieunormen voldoet. De gemeente moet het goede voorbeeld geven. Voor openbaar vervoer is een systeem van lightrail en tram te verkiezen of bussen die voldoen aan de Best Beschikbare Technieken, dit geldt ook voor het gemeentelijk wagenpark.

Belangrijk is, dat de gemeente Maastricht het goede voorbeeld geeft. De gemeente geeft veel meer opdrachten uit dan ze zelf vervoeren. Het goede voorbeeld moet de gemeente ook in de aanbestedingen en gunningen van projecten, of het nou OV is of een bouwproject, de eis aan de emissies moet hierbij

Klaor Loch

meegenomen worden.

Er moeten directe treinverbindingen komen met Luik, Aken en Hasselt.

De komst van een tram/lightverbinding tussen Maastricht en Hasselt is een belangrijke verbetering van schoner openbaar vervoer tussen beide steden.

Schone scheepvaart

De gemeente dient afmeergelegenheid alleen maar toe te staan voor binnenvaart met motoren die aan de hoogste milieu eisen voldoen, althans afmeertarieven in rekening te brengen die hoger zijn naarmate de betreffende schepen meer vervuilen. De gemeente moet er bij het rijk op aandringen dat de emissienormen voor de binnenvaart en de pleziervaart worden aangescherpt.

Overkapping A2

De tunnel die nu wordt aangelegd en in 2016 klaar moet zijn zal uiteraard verbetering brengen voorzover de tunnel strekt, maar de concentraties fijnstof en stikstofdioxide zullen daardoor vanaf de tunnelmonden veel hoger worden en in een straal van minstens 1000 meter tot overschrijding leiden van de WHO-norm.

Het rijk heeft besloten de tunnel niet te filteren, wat, zeker met betrekking tot de bijzondere geografische situatie van Maastricht, een domme en kortzichtige beslissing is. Om de gevolgen van die beslissing te ondervangen zal de A2, voorzover niet ondertunneld is en door de bebouwde kom van Maastricht loopt, overkapt moeten worden. De uitlaatgassen moeten niet alleen uit die overkapping weggezogen worden (gezondheid van automobilisten!), maar ook gefilterd. In geen geval alleen maar afzuigen en in de lucht brengen, want dat is slechts een verplaatsing van het probleem.

Verplaatsen industrie

Industriële inrichtingen, zoals Rubberresource en Sappi Papierfabriek moeten, voorzover dat nog niet gebeurd is, verplaatst worden naar industrieterreinen aan de rand van de stad en beschikken over de schoonst mogelijke technieken. Nieuwe vervuilende industrie moet uit de stad geweerd worden en/of moeten voldoen aan de hoogst mogelijke Europese milieu-eisen.

Parkeervoorzieningen

Ten behoeve van bezoekers en winkelend publiek moeten parkeervoorzieningen worden gerealiseerd aan de rand van de stad met frequente en zo schoon en goedkoop mogelijke directe OV-verbinding naar de binnenstad. Parkeer-voorzieningen in de binnenstad en aan de rand van de binnenstad niet uitbreiden. De binnenstad moet autoluw worden. Zoekverkeer moet onmogelijk worden gemaakt en bezoekers aan de binnenstad moeten linea recta naar beveiligde P&R voorzieningen aan de randen van de stad gedirigeerd worden.

Bestaande ondergrondse parkeervoorzieningen in de binnenstad (Vrijthof-, OLV- en Mosa-Forumgarage) mogen in de nabije toekomst alleen nog gebruikt worden door bewoners binnenstad, gehandicapten, door bedrijven gehuurde plaatsen, fietsstallingen, enz.

Klaor Loch

De parkeervergunningzones moet uitgebreid worden, zodat bezoekers van het centrum die geen zin hebben om te betalen hun auto niet aangrenzende woonwijken stallen. Parkeervergunningen dienen ook gebruikt te worden als instrument om woon-werkverkeer dmv auto's te beteugelen.

De kosten van parkeerplaatsen moeten niet mede gedragen worden door mensen die geen auto hebben. Mensen die geen auto hebben en niet profiteren van openbare parkeervoorzieningen moeten daar financieel voordeel bij hebben. Met andere woorden op autorijden moet het profijtbeginnsel van toepassing zijn.

Parkeernormen voor de binnenstad en omgeving moeten aangepast worden, zodat wonen in het centrum van de stad ook mogelijk en betaalbaar is voor mensen die van het gebruik van een auto afzien.

Met kantoren en de universiteit moeten afspraken gemaakt worden dat het personeel voor het woon/werkverkeer gebruik maakt van de fiets en het OV. Die afspraken moeten ook voor de gemeente en de provincie gelden. Kilometervergoeding voor het gebruik van de auto moet afgeschaft worden en vervangen door een OV-vergoeding.

Opbrengsten van gemeentelijke parkeervoorzieningen moeten voor een belangrijk deel geïnvesteerd worden in OV en maatregelen luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Bevordering van fietsverkeer

Het fietsen moet aantrekkelijker gemaakt worden door fietsers voorrang te geven op auto's (een groene golf voor fietsers), stallingsmogelijkheden voor fietsers uit te breiden, fietsen veiliger te maken en meer verkeersruimte toe te delen aan fietsverkeer.

Bromfietsen en scooters zijn ernstige bronnen van luchtvervuiling. De juridische mogelijkheden om ze uit de stad te weren zijn gering. Wel kan de gemeente er voor zorgen dat ze geen gebruik meer mogen maken van de fietspaden in de stad of stimuleren, campagne voeren voor een elektrische bromfiets of scooter.

Houtkachels

Een belangrijk bron van fijnstof zijn slecht afgestelde en inferieure houtkachels en allesbranders. De gemeente kan in de APV regelen dat alleen schone houtkachels gebruikt mogen worden. Ook kunnen gemeenten en woningverenigingen subsidie/ groenpremie verlenen om filters te plaatsen in schoorstenen van huizen met een open haard, houtkachel of allesbrander en een voorlichtingscampagne starten om mensen hiervan bewust te maken en ze te stimuleren tot de aanschaf van zo'n filter.

Met vriendelijke groeten,

***Namens Stichting Klaor Loch,
Paul Rutten
voorzitter***