



Samenvatting

De gemeenteraad wordt gevraagd in te stemmen met de ondertekening van de 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, Op weg naar zero-emissie' en het 'Implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek' (ZES) Maastricht dat uiterlijk op 1 januari 2025 moet leiden tot een zero emissiezone Stadslogistiek. Daarmee geeft de raad invulling aan de in 2014 getekende Green Deal ZES, het Coalitieakkoord en de gemeentelijke klimaatambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Het gebied van de zero-emissie zone stadslogistiek beslaat het centrumgebied inclusief Wyck en exclusief de singels aan de westkant. De ZES richt zich op het beroepsmatige bestel- en vrachtvervoer. In samenwerking met alle relevante partners en bewoners wordt op basis van de 'Akte van Ambitie', tot januari 2025 inhoud gegeven aan de uitvoering naar een emissievrije zone. De CO₂-reductie van ZES komt overeen met het volledige energieverbruik (elektriciteit en aardgas) van ca. 2.605 huishoudens in 2025, 16,7 kton in 2030 en 9,3 kton in 2040.¹ Hiermee wordt een significante bijdrage geleverd aan de landelijke CO₂-reductiedoelstelling.

Beslispunt

Het college legt het raadsvoorstel Zero Emissiezone Stadslogistiek ter vaststelling voor aan de raad.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 9 februari 2021:

Conform.

¹ 1,0 kton CO₂ reductie komt overeen met de CO₂ uitstoot die door 245,7 huishoudens wordt veroorzaakt bij een gemiddeld (Maastrichts) jaarverbruik van 2.748 kWh en 1.349 m³ aardgas en een emissiefactor van resp. 0,556 kg/kWh en 1,884 kg/m³.
<https://www.co2emissiefactoren.nl/lijt-emissiefactoren/>



Aanleiding

Aanleiding

Dagelijks rijden er ruim 500 vrachtwagens en ruim 2.100 bestelauto's het centrum van Maastricht binnen. Door toenemende verstedelijking en economische groei van het stadshart zal dit aantal bewegingen in de toekomst alleen maar toenemen. Niet alleen voor de bevoorrading van de binnenstad, maar eveneens door de groeiende e-commerce, ook in woonwijken. De groei van het aantal bewegingen is ongewenst, omdat dit zonder ingrijpen leidt tot afname van de bereikbaarheid en toename van schadelijke stoffen (zoals CO₂, fijnstof, NOx e.d.) in de atmosfeer. Dit leidt tot gezondheidsschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad. Om dit te verbeteren dienen nu stappen gezet te worden.

Onderzoek van Buck Consultants Internationaal van 27 september 2017 heeft uitgewezen dat een actief beleid rond stadslogistiek en een verdere bundeling van aan- en afvoerbewegingen naar de binnenstad een gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft. De gemeente Maastricht heeft al sinds ondertekening van de 'Green Deal Zero Emissie' in 2014 de ambitie om door middel van Zero Emissie Stadslogistiek, kortweg ZES, samen met ondernemers, inwoners, logistieke- en bouw gerelateerde bedrijven en andere belanghebbenden te blijven werken aan een gezond en aantrekkelijk stadscentrum en aan de economische vitaliteit van de stad. Een meer efficiënte, schone en duurzame invulling van het bestel- en vrachtautoverkeer dat in het stadscentrum moet zijn, zorgt voor een betere luchtkwaliteit, minder geluid en een betere bereikbaarheid. ZES levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, leefbare en economisch vitale stad. ZES biedt de stad Maastricht perspectief.

Bevoegdheden

Het college is bevoegd is tot het nemen van verkeersbesluiten. Gelet op de impact die de invoering van de Zero Emissie zone Stadslogistiek heeft, is ervoor gekozen de raad om instemming te vragen met het implementatieplan en votering van de benodigde middelen.

1. Context

ZES past bij eerdere besluiten van de gemeente ten aanzien van het verduurzamen van de mobiliteit en versterken van de leefbaarheid in het algemeen:

- ✓ Verdrag van Parijs inzake de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 °C;
- ✓ Klimaatwet en het Klimaatakkoord inzake de CO₂-uitstoot in 2030 te beperken tot 49% ten opzichte van 1990 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990;



- ✓ Bestuursakkoord Onbegrensd en ontspannen inzake het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en het geleidelijk toewerken naar een emissieloze stadsdistributie.
- ✓ Omgevingsvisie Maastricht 2040 inzake te streven naar een duurzame invulling van mobiliteit en een aantrekkelijk leefbaar centrum.
- ✓ Green Deal ZES inzake de logistieke impact op de stad te beperken ('schoon en slim');
- ✓ Regionale Mobiliteitsvisie inzake het door ontwikkelen van de agglomeratiekracht, het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid, duurzame mobiliteit en CO₂-reductie, en inclusieve mobiliteit en verbeterde collectieve bereikbaarheid;
- ✓ Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid inzake het verminderen van de overlast van vrachtverkeer en het realiseren van een Zero Emissie Stadslogistiek (ZES);
- ✓ Klimaatbegroting inzake het streven naar een klimaatneutrale gemeente in 2050 en voor mobiliteit aan te sluiten bij de landelijke kaders, zoals Zero Emissie OV-bussen in 2030 en Zero Emissie Stadslogistiek;
- ✓ Gezonde vitale stad Maastricht inzake het verbeteren van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid.

Bovengenoemde beleidskaders en ambities vormden een goede basis voor het opstellen van een implementatieplan voor Zero Emissie Stadslogistiek en het realiseren van het plan. Hiermee neemt de gemeente Maastricht samen met belanghebbenden de verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren aan het klimaatakkoord (jaarlijks 1 miljoen ton CO₂-reductie).

2. Gewenste situatie

Uit het participatieproces dat in de aanloop naar dit raadsvoorstel in 2020 met de belanghebbenden doorlopen is, is gebleken dat er draagvlak aanwezig is voor de ambitie en doelen van ZES.

Gezamenlijk willen partijen dat Maastricht een leefbare, mooie, gastvrije en economisch vitale stad blijft. Zero Emissie Stadslogistiek is een essentieel onderdeel hiervoor. Het uit te voeren implementatieplan bevat hiervoor de volgende bouwstenen:

1. Het sluit aan bij landelijke/regionale regelingen en uitvoeringsplannen

De afgelopen jaren zijn verschillende convenanten, ondersteuningstrajecten en platforms ontwikkeld. Zij bieden een brede basis voor de gemeente Maastricht om stappen te zetten naar ZES. Deze vormen van samenwerking boden, ondanks dat zij geen wettelijke basis hebben of harde afspraken bevatten, wel een stip op de horizon en publiek-private energie voor de ontwikkeling van duurzame stadslogistiek.



Op basis van bovenstaande trajecten heeft het Rijk een Nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (op weg naar nul-emissie) opgesteld, zie bijlage 1. Deze Uitvoeringsagenda bevat een aanpak en acties voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op landelijk niveau en zijn een nadere verbijzondering van de afspraken uit het klimaatakkoord en de harmonisering van de milieuzones. Voorzien is dat deze Uitvoeringsagenda in het voorjaar van 2021 ondertekend wordt. Het Rijk heeft ook de gemeente Maastricht gevraagd deze landelijke agenda te ondertekenen.

Het Rijk heeft ook, om wildgroei van verschillende toegangsregels van de binnensteden te voorkomen, uniforme afspraken gemaakt voor de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek. Deze regels zijn in de Kamerbrief van 5 oktober 2020 aangekondigd en worden in 2021 in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV, 1990) in wetgeving verankerd. Voorgesteld wordt deze landelijke kaders met de aangepaste RVV te volgen.

2. Zero-emissie dient technisch haalbaar en betaalbaar te zijn

Zero Emissie Stadslogistiek is pas mogelijk als overheid, bedrijfsleven en bewoners met elkaar samenwerken. Uit de participatierondes blijkt dat bij alle belanghebbenden de ambitie aanwezig is om het vervoer te verduurzamen, de schadelijke uitstoot en uitlaatgassen te verminderen en om te komen tot de invoering van een ZES. Hoewel de ambitie gedeeld wordt, zien belanghebbenden ook een belangrijke uitdaging om ervoor te zorgen dat alle partijen op tijd klaar zijn voor ZES.

Daarom wordt voorgesteld om bij de uitwerking van het implementatieplan alle belanghebbenden te blijven betrekken.

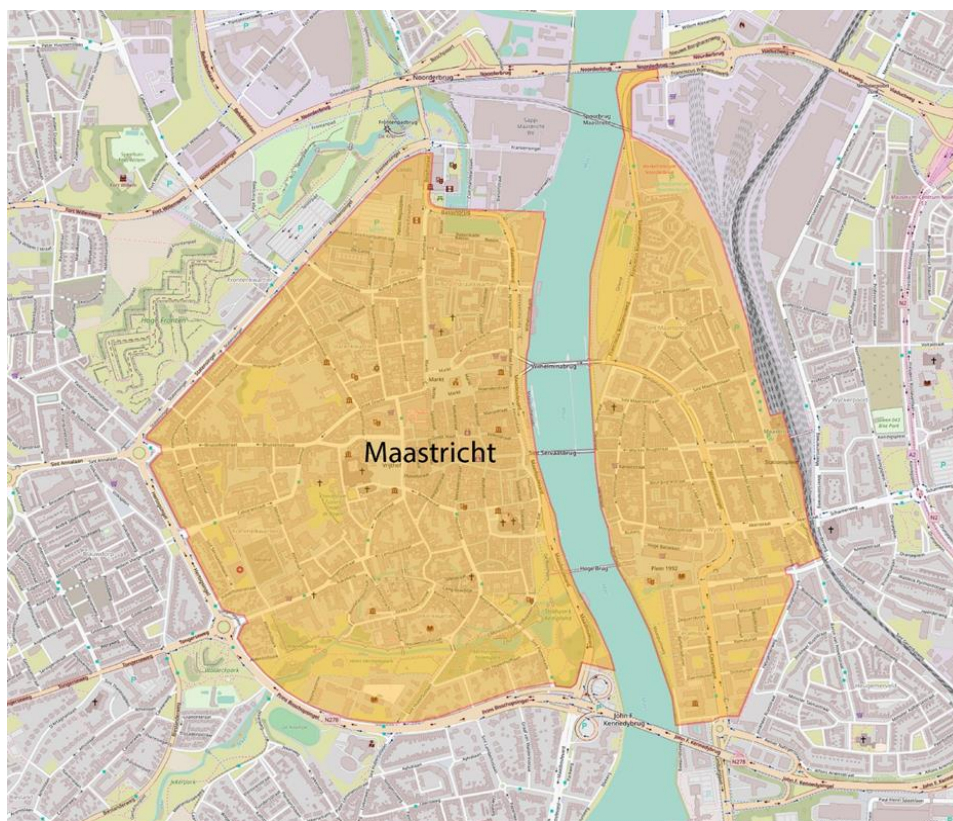
ZES is technisch mogelijk en betaalbaar. Zero Emissie bestelbussen zijn nu al volop beschikbaar en er komen steeds meer modellen voor verschillende toepassingen op de markt die voor de toepassing van stadslogistiek ook concurrerend zijn met onder andere dieselmotoren. Bovendien ondersteunt de rijksoverheid de aankoop. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van zero emissie vrachtauto's is op dit moment minder. De omslag wordt verwacht tussen 2025 en 2030. Het Rijk voorziet in de Uitvoeringsagenda hiervoor een overgangsregeling. De laadinfrastructuur vraagt ook forse investeringen en om ondersteuning van de rijksoverheid. De Effectstudie volgens Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) systematiek heeft uitgewezen dat er positief maatschappelijk eindresultaat te verwachten is van ca. €25 miljoen, daarmee pakt ZES voor de meeste belanghebbenden goed uit.

3. Een gedragen geografische afbakening met voldoende voorbereidingstijd voor het Bedrijfsleven



Een van de belangrijkste aspecten bij het onderzoeken van de haalbaarheid van Zero Emissie Stadslogistiek in Maastricht is de afbakening van het gebied. Het vertrekpunt hiervoor is het centrumgebied exclusief de singels.² Op basis van het participatieproces, de effectenanalyse en met behulp van een beleidsmatig afwegingskader is de conclusie dat de invoering van een Zero Emissie Stadslogistiek voor het centrumgebied per 1 januari 2025 mogelijk is. Omdat de invoering aansluit bij de integrale opgave voor de binnenstad. Daarnaast is er draagvlak bij alle belanghebbenden. Tevens wordt substantieel maatschappelijk effect gerealiseerd op klimaat en luchtkwaliteit om een publieke investering te rechtvaardigen. Uitgangspunt is dat ten minste vier jaar voorbereidingstijd nodig is, voordat de Zero Emissie Stadslogistiek kan worden gehandhaafd. De periode na 1 januari 2025 en voordat gehandhaafd wordt, geldt een aankondigings- en waarschuwingsperiode. Gestreefd wordt de periode van aankondiging en waarschuwen te beperken tot 1 april 2025.

Het gebied van de zero-emissie stadslogistiek. Dit betreft het centrumgebied inclusief Wyck en exclusief de singels aan de westkant (Statensingel, Hertogsingel, Prins Bisschopssingel). De ZES richt zich op het beroepsmatig bestel- en vrachtvervoer, en niet op het particulier personenvervoer, brommers, scooters of ov-bussen.



² Bijlage B_2a



4. Adequate handhaving

Handhaving van de regels van de Zero Emissie Stadslogistiek is nodig om een gelijk speelveld te borgen. Het voorkeursmodel voor handhaving van de gemeente is handhaving via een cordon dat aansluit bij het landelijke uitgangspunt voor handhaving via kentekencamera's (ANPR). Een cordon wil zeggen: vaste camera's bij alle ingangsroutes naar het beoogde gebied. Het voordeel hiervan is dat in potentie 100%-controle mogelijk is en er beperkte inzet nodig is van handhavers op straat. Hiermee borgt de gemeente een gelijk speelveld.

Belangrijk aandachtspunt bij de handhaving via camera's is handhaving van buitenlandse voertuigen. Het Rijk is hierover in overleg met buurlanden. De verwachting is dat binnen afzienbare tijd voor Belgische voertuigen gegevensuitwisseling automatisch kan plaatsvinden, waardoor deze voertuigen wel via ANPR gehandhaafd kunnen worden. Ook wordt vanuit de Europese Unie gewerkt aan een verdrag dat deze gegevensuitwisseling binnen heel Europa mogelijk maakt. Indien dit niet voor 1 januari 2025 lukt, is dan is een tijdelijke oplossing de inzet van boa's (na 1 april 2025) om buitenlandse voertuigen die in overtreding zijn staande te houden en te beboeten. Hierbij moet worden opgemerkt dat gelet het gevoerde participatietraject alsmede het draagvlak van de logistieke sector en de ondernemers in Maastricht het handhaven meer een aanvullend instrument is dan dat het noodzakelijk is.

5. Mogelijkheid tot ontheffingen en uitzonderingen

Het Rijk biedt mogelijkheden voor het geven van landelijke ontheffingen en vrijstellingen tot 1 januari 2030 en lokaal maatwerk. Dit overzicht is in onderstaande tabel samengevat.

Vrijstelling/ontheffing (vóór 1 jan, 2025 op kenteken gezet)	Wie besluit?
Hardheidsclausule: Indien voortijdige investering niet proportioneel zijn	Lokaal
Overgangsregeling vracht Toegestaan zijn voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet en niet ouder zijn dan 5 jaar voor bakwagens of H jaar voor trekker-oplegger en die voldoen aan: Emissieklasse Euro VI tot en met 31-12-2029	Landelijk



**Vrijstelling/ontheffing (vóór 1 jan, 2025 op kenteken
gezet) Wie besluit?**

Hybride vrachtwagens (mits handhaafbaar) tot 2030 Landelijk

Overgangsregeling vracht Landelijk

Toegestaan zijn voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet en niet ouder zijn dan 5 jaar voor bakwagens of H jaar voor trekker-oplegger en die voldoen aan:

Emissieklasse Euro VI tot en met 31-12-2029

Hybride vrachtwagens (mits handhaafbaar) tot 2030 Landelijk

Overgangsregeling bestel Landelijk

Toegestaan zijn voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet en die voldoen aan:

- Emissieklasse Euro 5 tot en met 31-12-2026

Emissieklasse Euro 6 tot en met 31-12-2027

Ontheffing particulier bestel Landelijk/Lokaal

**Bijzondere voertuigen (tot 12jr oud) in lijn met
huidige milieuzones tot 2030** Landelijk

Vrijstelling

- Oldtimers en rolstoelafhankelijke voertuigen
- Acht bijzondere voertuigcategorieën

Ontheffing

- Kermis/circusvoertuigen
- Exceptioneel transport
- Verhuiswagens
- Vrachtwagen met zware laadkraan

Nieuwe bijzondere voertuigen op kenteken na 1/1/2025



Bovenstaand raamwerk voor het ontheffingenkader wordt in 2021 in het RVV door het Rijk uitgewerkt en wordt dan juridisch van toepassing. De gemeente Maastricht dient daarna op basis van het RVV het lokale ontheffingenbeleid uit te werken.

6. Participatie met belanghebbenden

De betrokkenheid van ondernemers, vervoerders en burgers is een belangrijke succesfactor voor ZES. Ook na vaststelling van het implementatieplan zal nauw samengewerkt worden met de omgeving. Hiervoor zal een strategisch communicatieplan worden opgesteld voor de periode na vaststelling van dit implementatieplan tot en met implementatie in 2025. Belangrijke mijlpalen tot daadwerkelijke invoering van de zonering zijn het (1) verkeersbesluit en (2) de beleidsregels voor het ontheffingenbeleid en (3) de legesverordening. De legesverordening zal in een latere fase ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd. De verkeersbesluiten en beleidsregels voor het ontheffingenbeleid worden door het college vastgesteld.

7. Het voeren van een flankerend beleid

Om ZES mogelijk te maken is een ondersteunend maatregelenpakket noodzakelijk. Uit de Ronde Tafels met belanghebbenden komt naar voren dat ambities voor slimme, schone en duurzame stadslogistiek worden gedeeld. Ondernemers zien zowel uitdagingen als kansen op het gebied van ZES en willen ermee aan de slag. Daarvoor is de stimulerende en faciliterende inzet van overheden noodzakelijk, dat in onderstaand figuur is samengevat.



Investeren in slimme en duurzame logistiek moet lonen en er moet een gelijk speelveld zijn waar 'freeriders' worden geweerd. Stimulerende en faciliterende inzet is al nodig ver voor 2025, zodat we



nu al positieve effecten kunnen realiseren. Het voorstel voor een ondersteunend pakket richt zich niet zozeer op de innovatieve koplopers in de sector, maar juist op het brede MKB. Voor hen is de transitie naar ZES een grote uitdaging.

3. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid.

De invoering van de Zero Emissie zone Stadslogistiek in Maastricht leidt tot een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen (CO₂) door verkeer. Dit heeft positieve gevolgen voor de gezondheid van inwoners en draagt bij aan doelstellingen op het gebied van klimaat. Hier volgt de samenvatting van deze collectieve baten.

Door de invoering van een zero emissie zone neemt de uitstoot van broeikasgassen versneld af omdat bedrijven voor ritten van en naar Maastricht gebruik moeten maken van (emissievrije) alternatieven. Uitgaande van het Vertrekpunt ZES (centrum exclusief singels) leidt dit in 2025 tot een besparing van 10,6 kton CO₂ per jaar.

De besparing neemt tot en met 2030 toe tot 16,7 kton doordat het aandeel emissievrije vrachtautoritten toeneemt. Dit is 1,7% van de landelijke klimaatopgave voor ZES. Vanaf 2040 bedraagt de CO₂-reductie 9,3 kton. De afname na 2030 wordt veroorzaakt omdat het wagenpark in de autonome ontwikkeling verder verduurzaamt. Als middelgrote G40 stad levert gemeente Maastricht hierdoor een substantiële bijdrage aan de klimaatdoelstelling.

Naast verduurzaming wordt ook de verschoning van het wagenpark versneld. Dit zorgt voor een afname van de uitstoot van schadelijke stoffen. De verbetering van luchtkwaliteit die daarmee ontstaat heeft een positief effect voor de gezondheid van de inwoners van Maastricht en een positieve financiële maatschappelijke waarde van € 25,4 miljoen.

Verblijfsklimaat

Zero emissie bestel- en vrachtauto's zijn schoner en stiller dan dieselveertuigen. Dit zorgt voor een aantrekkelijker verblijf van bewoners en bezoekers in het stadscentrum. Dit vergroot de aantrekkingskracht van Maastricht als Euregionaal winkelhart en bezoekers worden verleid langer in de stad te verblijven. Dit is positief voor centrumondernemers. Het schone en stille verkeer past in het toekomstbeeld dat de gemeente Maastricht met het stadscentrum voor ogen heeft. Bovendien versterkt invoeren van een ZE voor stadslogistiek de slagingskans van initiatieven voor slimme en schone logistiek (zie effect logistieke innovatie). Het verduurzamen en verschonen van de logistiek gaat daarbij hand in hand met het reduceren van het aantal (vracht)ritten in het centrum, een ander belangrijk doel in Maastricht.



Vestigingsklimaat

Het aantrekkelijke verblijfsklimaat, en de aantrekkingskracht die dit heeft op bezoekers, werkt door in het vestigingsklimaat voor centrumondernemers. Door meer bezoekers aan te trekken en ze te verleiden langer in de stad te verblijven ontstaat een impuls voor het vestigingsklimaat van retailers en uitbaters van terrassen in het stadscentrum. Doordat de zero emissie zone zich uitsluitend richt op het bestel- en vrachtverkeer en niet op personenauto's, is er geen risico dat bezoekers geweerd worden.

4. Effect op de openbare ruimte

Bereikbaarheid

Met het Vertrekpunt ZES (centrum exclusief singels aan de westkant) bevat de beoogde zero emissie zone geen belangrijke doorgaande routes voor bestel- en vrachtverkeer.

Het uitgangspunt dat de Maasboulevard bij incidenten op de A2 als calamiteitenroute beschikbaar blijft voor alle bestel- en vrachtverkeer zorgt ervoor dat ook incidenteel geen omrijdeffecten te verwachten zijn.

5. Personeel en organisatie

Voor het invoeren van een Zero Emissie Stadslogistiek is personele capaciteit nodig voor het opstellen van verkeersbesluiten en beleid rondom handhaving, juridisch/administratieve werkzaamheden, aanpassingen aan automatiseringssystemen, licenties, verlenen van ontheffingen, beheer en onderhoud van camerasystemen en boa's. Voorgesteld wordt om het programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar te mandateren de projectideeën uit het flankerend maatregelenpakket verder uit te werken en de uitvoering daarvan te coördineren. De dekking van de publieke investeringen vraagt om een beleidsuitwerking die samen met het Rijk en Provincie Limburg nader uitgewerkt wordt en heeft in deze fase van besluitvorming geen financiële consequentie.

6. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Het invoeren van een Zero Emissiezone Stadslogistiek vraagt aanpassing van het geautomatiseerde informatiesysteem omdat handhaving en de administratieve afhandeling daarvan zal plaatsvinden via kentekencamera's via een cordon langs de ingangsroutes. Daarnaast is het noodzakelijk dat er voldoende oplaadpalen van voldoende capaciteit aanwezig zijn. De locaties van de oplaadpalen, inclusief technische specificaties, zal op een 'smart-city' weergegeven worden.



7. Financiën

De ambitie en invoering van ZES, vragen om investeringen van overheden en bedrijven. Voor Maastricht brengt dit de volgende kosten met zich mee:

Investering

€ 560.250 exclusief btw, totaal over een periode van vier jaar 2021 tot 2025 voor het onder andere opstellen van een digitaal ontheffingsloket en communicatie (€ 70.000), bebording (€ 51.250), additionele personele kosten (€ 175.000) en aanschaf van een camerasysteem (€ 264.000). Deze kosten worden gedekt uit de beschikbare MJIP gelden voor de milieuzone (€5 miljoen). Onder andere het camerasysteem is inzetbaar bij de milieuzone vandaar dat de investeringen gedekt worden uit betreffende MJIP gelden.

Exploitatie Maastricht

€ 207.250 per jaar vanaf 2025 voor onder andere licenties, beheer en onderhoud voor het camerasysteem (€ 106.000) en handhaving met bijhorende extra capaciteit (boa 1,1 fte en projectmanagement handhaving Zero Emissie Zone 0,25 fte totaal € 101.250). Bij de kaderbrief 2021 zal hiervoor budget worden opgenomen zodat deze jaarlijkse exploitatielasten vanaf 2025 kunnen worden afgedekt.

Voor de vervanging van het camerasysteem wordt gekozen om niet voor vervanging te “sparen” aangezien in de toekomst wellicht andere handhavingsmogelijkheden beschikbaar komen (te denken valt onder andere aan handhaving via scanauto). Hierdoor zijn er op dit moment veel onzekerheden over toekomstige ontwikkelingen die de komende jaren wellicht plaatsvinden waardoor deze keuze legitiem is. Mocht alsnog blijken dat bij het bereiken van de economische levensduur vervanging dient plaats te vinden zal dit leiden tot een investering die op dat moment financieel niet is afgedekt en daarmee wellicht een claim in de kaderbrief van betreffende jaar kan zijn.

Flankerend pakket door Zuid-Limburg Bereikbaar

Er is naar verwachting € 900.000 - € 1.200.000 exclusief btw, voor de periode 2021 tot en met 2024 nodig voor een flankerend pakket maatregelen. Het programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar zal die maatregelen uitvoeren, na overeenstemming tussen de samenwerkende partners en zal dit vervolgens opnemen in de uitvoeringsprogramma's van de betreffende jaren. Voor 2021 is hiervoor reeds een bedrag van € 300.000 beschikbaar en voor de jaren 2022 -2024 worden deze maatregelen naar verwachting ook uitgevoerd door Zuid-Limburg Bereikbaar. Waarbij de dekking van de bijdrage voor de jaren 2023 en 2024 onderdeel zal uitmaken van de gemeentelijke bijdrage aan het nieuwe Uitvoeringsprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar gericht op veilig, slim en duurzame mobiliteit. Naar verwachting is er sprake van een



2/3 cofinanciering van het Rijk en de Provincie voor dit integrale nieuwe uitvoeringsprogramma. Een voorstel hiervoor wordt in een later stadium aan de Raad voorgelegd. Uitgangspunt is dat mocht blijken dat er in het uitvoeringspakket onvoldoende middelen aanwezig zullen zijn zal dit voor Maastricht niet leiden tot extra kosten, wij op zoek gaan naar aanvullende financieringsbronnen en binnen de flankerende maatregelen zullen prioriteren als dit niet lukt.

Omschrijving	Kosten
Maastricht	
Realisatie ZE zone Stadslogistiek (Investering)	€ 560.250
Jaarlijkse operationele kosten 2025 t/m 2030	€ 207.250
Zuid-Limburg Bereikbaar	
Flankerend pakket maatregelen 2021 tot 2025	€ 900.000 - € 1.200.000
Subsidie en/of cofinanciering derden (ca. 2/3 van het totale uitvoeringsprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar bestaat uit cofinanciering door derden)	€ PM

8. Aanbestedingen

Voor het verstrekken van opdrachten voor de levering van diensten en/of werken wordt het vigerende aanbestedingsbeleid toegepast.

9. Participatie tot heden

ZES kan alleen slagen door samenwerking van ondernemers, bewoners en gemeente. Alle belanghebbenden zijn vanaf maart 2020 in een zorgvuldig participatieproces geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken. Deze aanpak heeft tot succes en draagvlak geleid bij de logistieke sector en de ondernemers in het centrum. Ook na vaststelling van het implementatieplan zal nauw worden samengewerkt met alle belanghebbenden. Na vaststelling door de raad wordt in Q2 en Q3 2021 gestart met de voorbereiding van het implementatieplan en wordt gezamenlijk met belanghebbenden toegewerkt naar ZE zone voor stadslogistiek in Maastricht. Hiervoor wordt een strategische communicatie- en participatieplan opgesteld. Basis voor de participatie vormen ook dan weer onderstaande uitgangspunten.

Uitgangspunten voor het participatieproces met belanghebbenden

1. Samen verantwoordelijkheid nemen om de ambitie en doelen ZES te realiseren: 'gedeeld eigenaarschap'.
2. Oplossingen vinden door het delen van: kennis, gegevens, cijfers en data.



3. Ruimte geven om mee te denken over oplossingen.
4. Heldere informatie en terugkoppeling van (tussen)resultaten. Dit is onder meer gebeurd via de website www.logistiekbereikbaar.nl waar verslagen van bijeenkomsten, presentaties en actuele informatie over de stand van zaken en voortgang gedeeld zijn met alle belanghebbenden;
5. Van tevoren afgestemde overlegmomenten: breed startoverleg (4 juni 2020), verdiepende Ronde Tafels (7 juli 2020), terugkoppeling resultaat aan Ronde Tafels (28 oktober 2020), presentatie implementatieplan in brede overleg (16 december 2020).
6. Onderscheid tussen brede overleg (met alle partijen) en verdiepende overleggen in Ronde Tafels (Binnenstad en Logistiek)
7. Voor de verdiepende gesprekken (Ronde Tafels) is gewerkt met een representatieve vertegenwoordiging van alle sectoren gestructureerd naar Tafel Binnenstadpartners en Tafel Logistiek.
8. Duidelijkheid over finale besluitvorming over het implementatieplan door de Raad.
9. Vooraf duidelijkheid over de belangrijkste (overleg)momenten.

Uitkomsten

1. Ondanks de verschillende belangen van betrokkenen kunnen we spreken van een positieve grondhouding in beide ronde tafels over de ambitie en doelen van ZES (het gezamenlijk belang).
2. Belanghebbenden onderstrepen het belang van samenwerking tussen overheid, ondernemers en bewoners. Belanghebbenden erkennen en herkennen dat zij op elkaar zijn aangewezen.
3. De maatschappelijke baten die gerealiseerd kunnen worden bindt partijen rondom de opgave van ZES.
4. Het uitgangspunt voor de omvang van ZES (centrum exclusief singels) vinden belanghebbenden goed werkbaar.
5. In beide Ronde Tafels zijn specifieke aandachtspunten en ambities benoemd, onder andere: (fiets)veiligheid, duurzame mobiliteit voor werknemers en studenten, andere manieren van voorraadbeheer, effecten voor luchtkwaliteit en gezond leefmilieu, groene bevoorrading hotels. Belanghebbenden geven in overweging deze punten op te nemen in het beleid voor ondersteunende en stimulerende maatregelen.
6. Heb aandacht voor 'quick wins' en (kleinere) projecten die nu al kunnen bijdragen aan ZES en voor ondersteunende en stimulerende maatregelen in aanloop naar de invoering van ZES.
7. Ter afronding van het participatieproces zijn alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld reacties en vragen te stellen op het Implementatieplan Kort. In bijlage 5 zijn de antwoorden hierop opgenomen.



Kortom: uit het participatieproces is gebleken dat er draagvlak is bij de betrokken belanghebbenden voor Zero Emissie Stadslogistiek in Maastricht.

11. Voorstel

Het college legt het raadsvoorstel Zero Emissiezone Stadslogistiek ter vaststelling voor aan de raad.

12 Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na vaststelling door de raad ziet het proces er globaal als volgt uit:

Planning	Wat
Q2 2021	Ondertekening Uitvoeringsagenda Stadslogistiek: op weg naar zero-Emissie door de portefeuillehouder
Q2/Q3 2021	Vorbereiding Implementatieplan
2021-2044	Uitwerken flankerende maatregelen
Q3 2022	Evaluatie Rijk over voortgang ZE
Q4 2022	Verkeersbesluit Zero Emissie Zone Stadslogistiek
2024	Uitvoeren fysieke maatregelen
1 januari 2025	Effectuering Zero Emissie zone Stadslogistiek Maastricht
Q1 2025	Aankondigings- en waarschuwingsperiode
Q2 2025 e.v.	Beheerfase

Evaluatie

Evaluatie vindt plaats door monitoring van de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de stad. Het Rijk heeft toegezegd om in 2022 het landelijk beleid van geharmoniseerde milieu- en zero-emissiezones te evalueren.

Daarbij zal gekeken worden naar het aantal ontheffingen en verandering van de samenstelling van het wagenpark. In 2024 volgt ook een evaluatie, specifiek gericht op de beschikbaarheid van bijzondere voertuigen.