



## Samenvatting

Het college heeft het ontwerp-verkeersbesluit voor de invoering van een zero emissiezone in het centrum van Maastricht vastgesteld. Dit verkeersbesluit is nodig om conform raadsbesluit van 30 maart 2021 per 1 januari 2025 een zero emissiezone (ZE-zone) in het centrum van Maastricht in te kunnen voeren. Omdat de ZE-zone een behoorlijke impact heeft voor de omgeving besluit het college om voor het verkeersbesluit een uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) te volgen. Dit houdt in dat er eerst een ontwerp-verkeersbesluit ter inzage wordt gelegd. Ingekomen zienswijze worden in het verkeersbesluit (begin 2024) meegenomen. Op het verkeersbesluit is bezwaar, beroep en hoger beroep mogelijk. Onderdeel van het verkeersbesluit is het ontheffingenbeleid. Dit ontheffingenbeleid is landelijk geregeld. Naast de overgangsregeling wordt in het ontheffingenbeleid definitief vastgesteld voor welke voertuigen exact welke regelgeving van toepassing is. Op basis van de zienswijzen die binnenkomen wordt bekeken of er nog aanvullend gemeentelijk ontheffingenbeleid nodig is.

## Beslispunten

1. Het college stelt het ontwerp-verkeersbesluit voor de invoering van de zero-emissiezone vast.
2. Het college besluit om een uniforme openbare voorbereidingsprocedure te hanteren en het ontwerp-verkeersbesluit in september 2023 te publiceren.

## Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 15 september 2023:

Conform.



## 1. Aanleiding

Op 30 maart 2021 heeft de raad besloten over te gaan tot invoering van een ZE-zone in het centrum van Maastricht. Dagelijks rijden ruim 500 vrachtwagens en 2100 bestelauto's het centrum van Maastricht binnen. Verwacht wordt dat deze goederenaanvoer in de toekomst alleen maar zal blijven toenemen. Met Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht (kortweg ZES) willen de samenwerkende partijen (ondernemers, bewoners, logistieke en bouwbedrijven, gemeente en andere belanghebbenden), vorm en inhoud geven en samenwerken aan een aantrekkelijk, gezond en veilig stadcentrum en aan economische vitaliteit.

## 2. Context

In maart 2021 heeft de gemeenteraad het implementatieplan ZES en de uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'op weg naar Zero Emissie' vastgesteld. Dit moet leiden tot een succesvolle invoering van Zero Emissie Stadslogistiek en ZE-zone op 1 januari 2025. Hiermee wordt invulling gegeven aan: het landelijk klimaatakkoord, Green Deal 2014, het coalitieakkoord en de gemeentelijke klimaatambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

De invoering van de Zero-emissiezone Stadslogistiek in het centrum van Maastricht leidt tot een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen (CO<sub>2</sub>) door verkeer.

## 3. Gewenste situatie

### Verkeersbesluit

Om te komen tot een ZE-zone moet op grond van artikel 15, eerste lid van de WVV 1994, een verkeersbesluit worden genomen voordat wordt overgegaan tot de plaatsing van de (in artikel 12 van het BABW inzake het wegverkeer genoemde) benodigde verkeerstekens, alsmede de noodzakelijke onderborden. Omdat de ZE-zone een behoorlijke impact heeft voor de omgeving wordt voorgesteld om voor dit verkeersbesluit de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) te volgen. Dit houdt in dat er in september 2023 een ontwerp-verkeersbesluit ter inzage wordt gelegd, waartegen binnen 6 weken een zienswijze kan worden ingediend. Op basis daarvan wordt dan in het voorjaar 2024 het definitieve verkeersbesluit vastgesteld. Hiertegen is vervolgens beroep mogelijk.

Het college wordt gevraagd om in te stemmen met bijgevoegd ontwerp-verkeersbesluit, waarin een onderbouwing van nut en noodzaak van de zone is opgenomen, de precieze afbakening van de zone en de locaties van de borden is opgenomen (zie afbeelding).



Overzichtskaart bebording



Collegevoorstel

Onderdeel van dit ontwerp-verkeersbesluit is ook het ontheffingenbeleid. Dit ontheffingenbeleid is landelijk geregeld. In het ontheffingenbeleid wordt definitief vastgesteld voor welke voertuigen exact de regelgeving van toepassing is. In bijlage 2 vindt u het concept ontheffingenbeleid voor het Centraal Loket Ontheffingen zero-emissiezone. Dit ontheffingenbeleid wordt opgesteld door de werkgroep zero-emissiezones in opdracht van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat. Op 2 juni 2023 is door de gemeente Maastricht een intentieovereenkomst getekend voor deelname aan het Centraal Loket Ontheffingen zero-emissiezone. Dit loket regelt landelijk de ontheffingen die voor de ZE-zone worden uitgegeven. Op basis van de zienswijzen die binnenkomen op het ontwerp-verkeersbesluit wordt bekeken of er nog aanvullend gemeentelijk ontheffingenbeleid nodig is.

### **Aanpassing van het Reglement Verkeersregels & Verkeerstekens**

De juridische basis voor het verkeersbesluit vormt het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). Het concept bebordingsplan dat is toegevoegd aan het ontwerp-verkeersbesluit is gebaseerd op de huidige RVV. Het definitieve verkeersbesluit kan pas worden vastgesteld nadat het RVV definitief is aangepast. Het ministerie heeft aangegeven dat juridische verankering van de bebording in het RVV naar verwachting pas in het tweede kwartaal van 2024 plaatsvindt. Voor het definitief verkeersbesluit is dat te laat. Door het ministerie zijn daarom drie opties beschreven waar gemeenten uit kunnen kiezen:



1. Start zienswijze na de zomer 2023 -> vaststellen verkeersbesluit voorjaar 2024 -> wijzigingsbesluit per 1 juli 2024 met de nieuwe bebording
2. Start zienswijze na de zomer 2023 -> wachten op definitief verkeersbesluit tot bekendmaking nieuwe bebording juli 2024
3. Start zienswijze begin 2024 -> vaststellen verkeersbesluit en ontheffingenbeleid juli '24.

Voorgesteld wordt om binnen Maastricht vooralsnog te kiezen voor optie 1, omdat hiermee zo vroeg mogelijk duidelijkheid wordt gegeven aan ondernemers en leveranciers. De tijd tussen september en voorjaar 2024 is voldoende ruim om de binnengekomen zienswijzen zorgvuldig te kunnen verwerken, het besluit aan te passen en een afweging over gemeentelijk ontheffingenbeleid te maken. Aangezien tegen het verkeersbesluit bezwaar, beroep en hoger beroep mogelijk is blijft er na definitieve vaststelling in het voorjaar ook voldoende tijd over voor die procedures.

Momenteel wordt er nog wel een nadere juridische analyse uitgevoerd door het Samenwerkings Project Expertpool Stadslogistiek (SPES) over de voor- en nadelen van bovenstaande opties. Indien hieruit blijkt dat optie 2 toch wenselijker is dan kan daar altijd alsnog voor gekozen worden.

#### **Overgangsgangsregeling:**

Conform de landelijke wetgeving geldt er een overgangsregeling voor bestaande vrachtauto's en bestelauto's. Vanaf 2030 moeten alle voertuigen in de ZE-zone volledig emissievrij rijden. In onderstaand figuur wordt de overgangsregeling weergegeven.



#### Particuliere bestelauto's

In de kamerbrief van 20 oktober 2020 schrijft de staatssecretaris dat gemeenten ruimte hebben om lokaal maatwerk te leveren voor particulieren met een bestelauto. Er liggen 2 opties voor waar gemeenten in hun verkeersbesluit uit kunnen kiezen:

1. Particuliere bestel- en vrachtwagens moeten minimaal euro 4 klasse zijn (dit geldt vooral voor gemeenten die al een milieuzone hebben met toelatingseisen voor bestelwagens);
2. Geen toelatingseisen opnemen.

Omdat de gemeente Maastricht geen milieuzone heeft ingevoerd wordt er op dit moment geen toelatingseisen opgenomen voor particuliere vracht- en bestelwagens. De ZE-zone is namelijk bedoeld voor stadslogistiek en niet voor particulieren. Mocht het in een later stadium wenselijk zijn om alsnog bestelauto's van particulieren toe te voegen dan zal er dan nader onderzoek nodig zijn om de nut en noodzaak hiervan aan te tonen.

#### 4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

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.



## **5. Effect op de openbare ruimte**

De controle vindt plaats door middel van het aanbrengen van ANPR camera's. De camera's worden zoveel als mogelijk bevestigd aan de bestaande lantaarnpalen. Voor de invoering van de ZE-zone worden ook extra verkeersborden geplaatst. Deze borden worden zoveel mogelijk gecombineerd met de bestaande bebording. Het concept bebordings- en cameraplan is als bijlage 3 toegevoegd aan het ontwerp-verkeersbesluit.

## **6. Personeel en organisatie**

De benodigde uren voor het opstellen en uitvoeren van het verkeersbesluit zijn reeds opgenomen in de werkvoorraad 2023 en 2024 van de benodigde medewerkers en vragen geen uitbreiding van capaciteit.

## **7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)**

Om de ZE-zone te kunnen handhaven is een koppeling nodig met de gemeentelijke handhavingsapplicatie. De huidige applicatie is aan vervanging toe. Voor de korte termijn (2 jaar) is het contract verlengd en wordt de applicatie geüpgrade. Daarmee is er tijd gecreëerd om een nieuwe aanbesteding op te starten waar een module voor het handhaven van de ZE-zone opgenomen kan worden.

Bij de inkoop van de ANPR-camera's wordt ook de dienstverlening en beheer en onderhoud ingekocht, dat voldoet aan de huidige regelgeving en securityeisen en bij voorkeur kan aansluiten op de huidige gemeentelijke handhaving applicatie.

## **8. Financiën**

Voor het vaststellen van het verkeersbesluit zijn geen extra middelen nodig. De middelen voor het leveren en aanbrengen van de bebording en de camera's zijn reeds opgenomen in de gemeentelijke begroting voor de invoering van de ZE-zone zoals die in maart 2021 is vastgesteld door de raad.

## **9. Aanbestedingen**

De borden en camera's worden ingekocht volgens het geldende aanbestedingsbeleid van de gemeente Maastricht.

## **10. Participatie tot heden**

In september is in het platform luchtkwaliteit de voortgang besproken. Ook met Centrum Management Maastricht en andere belangenorganisaties wordt samen opgetrokken. Aanvullend op de gemeentelijke communicatiekanalen zijn de gebruikelijk kanalen van Zero Emissie Stadslogistiek





ingezet, zoals de stadslogistieke cafés. [www.zesmaastricht.nl](http://www.zesmaastricht.nl), en nieuwsbrief Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar. Communicatie is vooral gericht op: binnenstadondernemers, logistieke ondernemers, (kleinere) service- en installatiebedrijven, ondernemersbelangenorganisaties, bewonersbelangenorganisaties. Een overzicht van de activiteiten staat op [www.zesmaastricht.nl](http://www.zesmaastricht.nl). Er wordt regelmatig overleg gevoerd met vertegenwoordigers van binnenstadondernemers, logistieke partijen, ondernemersbelangenorganisaties, en bewonersbelangenorganisaties. Vanuit Zuid-Limburg Bereikbaar ondersteunen logistieke makelaars ondernemers gratis bij het zoeken naar bedrijfsspecifieke oplossingen. Een makelaar binnenstad ondersteunt ondernemers die in groter verband voor een straat of een wijk willen samenwerken aan minder en schonere kilometers. Elkaar regelmatig bijpraten vindt bijvoorbeeld plaats via Stadslogistieke Cafés en doelgroep specifieke bijeenkomsten voor onder meer de ambulante handel/kermisexploitanten, evenementenorganisaties en culturele instellingen.

#### **11. Voorstel**

1. Het college stelt het ontwerp-verkeersbesluit inclusief het ontheffingenbeleid vast.
2. Het college besluit om een uniforme openbare voorbereidingsprocedure te hanteren en het ontwerp-verkeersbesluit in september 2023 te publiceren.

#### **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Na het collegebesluit wordt het ontwerp-verkeersbesluit gepubliceerd. De ingekomen zienswijze worden, indien relevant, verwerkt in het definitieve verkeersbesluit. Dit besluit wordt conform planning in het eerste kwartaal van 2024 gepubliceerd. Aansluitend worden de bebording en de camera's aangebracht.

Parallel aan het proces van het verkeersbesluit wordt ook verder gewerkt aan de andere randvoorwaarden voor de invoering van de ZE-zone, zoals voldoende laadinfrastructuur, logistieke hubs en het zoveel mogelijk bundelen van de logistieke bewegingen om het aantal voertuigen en gereden kilometers binnen de ZE-zone te beperken.

Voor de invoering van het cameratoezicht/gebruik ANPR camera's op grond van de AVG en de richtlijnen van de Autoriteit Persoonsgegevens een zogenaamd data protection impact assessment/ gegevensbeschermingseffect beoordeling(DPIA/GEB) dient te worden uitgevoerd. Het is belangrijk om deze DPIA in een zo vroeg mogelijk stadium uit te voeren zodat duidelijk wordt wat de mogelijke risico's zijn en welke (aanvullende) maatregelen met name op het gebied van de informatiebeveiliging dienen te worden getroffen en als eisen worden uitgevraagd in de aanbesteding.



# Collegievoorstel