



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Afdoening toezegging stadsronde 10 mei 2022
over Milieuzone Maastricht
BEHANDELD DOOR
AJJ (Astrid) Vermeulen

DATUM
23 mei 2022
Verzonden: 23-05-2022
TELEFOONNUMMER
043 350 4402

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2022-11953

E-MAILADRES
Astrid.Vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Tijdens de stadsronde van 10 mei 2022 bleek dat er onduidelijkheid is over wat een milieuzone is en wat de reikwijdte is van het besluit dat uw raad heeft genomen op 14 mei 2019 ([milieuzone Maastricht met registratienummer 2018-40821](#)). Graag wil ik u hierover nader informeren.

Wat is een milieuzone

Een milieuzone is een gebied waar bepaalde dieselveertuigen niet in mogen. Welke toegangseisen gelden, zijn grotendeels bij wet bepaald. Als gemeente is er weinig speelruimte om eigen regels te laten gelden. De landelijke regels voor milieuzones gelden alleen voor voertuigen die rijden op diesel. Het gaat om personen- en bestelauto's, vrachtauto's en autobussen.

Milieuzones zijn wel toegankelijk voor voertuigen die rijden op benzine of op een andere schone brandstof (gas) of energiedrager (elektriciteit). Sommige voertuigen zijn vrijgesteld en in sommige gevallen kan een eigenaar van een dieselveertuig een ontheffing aanvragen. De gemeente Maastricht (of welke andere gemeente dan ook) kan geen milieuzones instellen voor benzine(vracht)auto's.

Toelatingseisen milieuzone

Gemeenten hebben de mogelijkheid om milieuzones in te stellen om zo de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Het overgrote deel van de gemeenten die een milieuzone hebben, heeft die ingesteld omdat er sprake was van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Voordat een milieuzone mag worden ingesteld moet de aard, omvang, effect en noodzaak in beeld worden gebracht. Bij invoering van deze milieuzones hadden alle milieuzones eigen regels. Sinds 2020 is het systeem voor milieuzones landelijk geharmoniseerd. Gemeenten konden bij de start van dit systeem bij het weren van personen- en bedrijfsauto's de grens leggen bij emissieklasse 3 (gele signalering op onderbord) of emissieklasse 4 (groene signalering op onderbord). Vanaf 2025 zijn gemeenten verplicht om de grens voor personen- en bedrijfsauto's te leggen op minimaal emissieklasse 4 of emissieklasse 5 (blauwe signalering op onderbord). Dit gebeurt om de toegangsregels van de milieuzone gelijk te laten lopen met de autonome verschoning van het wagenpark en stand van de techniek.

Voor vrachtauto's is er geen keuze in het toegangsregime. Bij de start van het geharmoniseerde systeem in 2020 werd het (vigerende) toegangsregime van emissieklasse 4 voortgezet (groene



DATUM
23 mei 2022

signalering op onderbord). Sinds 2022 geldt als minimale toelatingseis emissieklasse 6 (paarse signalering op onderbord).

Wanneer een gemeente een milieuzone wil instellen, moet een stappenplan worden doorlopen volgens het convenant dat met alle belanghebbende partijen is afgesloten. Een van de eerste stappen betreft het in beeld brengen van de nut en noodzaak van een milieuzone. Met andere woorden; is er sprake van een overschrijding van luchtkwaliteitseisen en wat draagt de milieuzone bij aan een oplossing van deze overschrijding. De doorlooptijd van dit proces is gemiddeld zo'n 1,5 jaar.

Gemeenten met milieuzone voor dieselpersonenauto's

In Nederland hebben 15 gemeenten een milieuzone voor dieselloertransporten. De meeste steden hebben een milieuzone voor vrachtauto's. Amsterdam, Arnhem, Den Haag en Utrecht hebben een milieuzone voor dieselvrachtauto's én een milieuzone voor personen- en bestelauto's (rijdend op diesel). Amsterdam, Den Haag, Eindhoven en Utrecht hebben bovendien ook milieuzones voor autobussen (op diesel) en taxi's (op diesel).

Ook hebben Amsterdam en Den Haag een milieuzone voor brom- en snorfietsen. Deze zones vallen niet onder de landelijke regels.

Bestaande milieuzone Maastricht

In Maastricht werd er in 2006 bij verschillende wegen een overschrijding van luchtkwaliteitseisen geconstateerd. Om deze overschrijding op te lossen is het luchtkwaliteitsplan 2006 opgesteld met daarin de maatregelen om de knelpunten op te lossen. Een van deze maatregelen was een milieuzone op de Statensingel voor dieselvrachtwagens die op 1 maart 2010 in werking is getreden. Doordat de milieuzone het onmogelijk maakte dat vervuilende vrachtwagens rondreden op zoek naar hun bestemming of de singels gebruikten om de file op de A2 te vermijden werd de luchtkwaliteit verbeterd. De toelatingseisen voor de milieuzone Statensingel zijn per 1 januari 2022 aangescherpt naar euro 6, conform landelijke voorschriften.

Overige luchtkwaliteit verbeterende maatregelen

Het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug, de ondertunneling van de A2 en andere, ook landelijke en Europese, maatregelen hebben ervoor gezorgd dat op dit moment overal in de stad aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen wordt voldaan. Er is dus geen overschrijding van de normen, terwijl dat voor bijna alle gemeenten die nu een milieuzone hebben wel het geval was en aanleiding was voor het instellen van een milieuzone.

Ook de metingen laten zien dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren sterk is verbeterd (www.luchtmeetnet-maastricht.nl, www.luchtmeetnet-limburg.nl). De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie worden niet overal gehaald. Door de hoge achtergrondconcentratie vanwege invloeden van buiten Maastricht, is het op dit moment vrijwel niet mogelijk om op lokaal niveau de WHO-advieswaarden overal te realiseren.

Samenvatting raadsvoorstel Milieuzone binnenstad 2019

Uw raad heeft op 14 mei 2019 een besluit genomen over het invoeren van een milieuzone.

Uw raad heeft toen ingestemd met de volgende punten:

1. Te besluiten dat, gezien het landelijke harmonisatievoorstel, het invoeren van een milieuzone met vignetten niet mogelijk is en de uitwerkingsopdracht hiertoe in te trekken.
2. Kennisnemend van de resultaten van de uitwerkingsonderzoeken, akkoord te gaan met het wijzigen van de scope naar een milieuzone waarbij de handhaving niet met vignetten maar met camera's plaatsvindt.



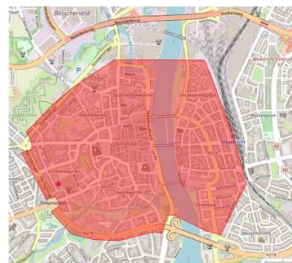
DATUM
23 mei 2022

3. De verdere voorbereiding van de implementatie van een milieuzone in Maastricht uit te stellen tot het moment dat er positief zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.
4. Het college opdracht te geven het voorstel voor het invoeren van een milieuzone pas ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen op het moment dat zicht is op de juridische handhaafbaarheid van Belgische en Duitse kentekens.

In dit besluit is geen definitieve begrenzing van de milieuzone vastgelegd. Wel zijn er drie varianten in beeld gebracht.



VARIANT A



VARIANT B



VARIANT C

Effecten milieuzone

Omdat de eerder voor Maastricht uitgevoerde onderzoeken verouderd zijn zullen de onderzoeken naar de effecten, indien uw raad tot invoering van een milieuzone zou besluiten, voor een groot deel opnieuw moeten worden uitgevoerd. In het onderzoek van 2018 van Royal Haskoning DHV ([Onderzoek Milieuzone Maastricht \(parlaeus.nl\)](https://www.parlaeus.nl/Onderzoek/Milieuzone-Maastricht)) is in hoofdstuk 4.1 op bladzijde 16 het effect op de luchtkwaliteit van de verschillende varianten in beeld gebracht.

Kosten milieuzone

In het raadsbesluit is voor de drie varianten de volgende eerste kostenraming voor eventuele invoering en beheer van de milieuzone weergegeven:

	Variant A	Initieel begroting 2019	Vershil
Investerings (€)	2.631.872	5.000.000	2.368.128
Exploitatie (€)	348.397	86.000	- 262.397

	Variant B	Initieel begroting 2019	Vershil
Investerings (€)	2.710.448	5.000.000	2.289.552
Exploitatie (€)	363.397	86.000	- 277.397

	Variant C	Initieel begroting 2019	Vershil
Investerings (€)	2.896.595	5.000.000	2.103.405
Exploitatie (€)	405.397	86.000	- 319.397

Hierbij dient te worden opgemerkt dat bij de bezuinigingsronde in 2020 de exploitatiemiddelen voor de milieuzone zijn verlaagd naar €36.000 en van de initiële reservering van €5mljn resteert sinds het raadsbesluit over ZES, waarvoor ook investeringen nodig zijn, nog €4.4 mln.



DATUM
23 mei 2022

Huidige stand van zaken raadsbesluit

Bij [raadsinformatiebrief van 18 november 2019](#) heb ik u laten weten dat er nog niet is voldaan aan de gestelde voorwaarden in uw besluit van 14 mei 2019. In een recentere [raadsinformatiebrief 30 november 2021](#) heb ik aangegeven dat er met België, via een bilateraal verdrag, afspraken gemaakt zijn over de uitwisseling van data in verband met overtredingen bij het gebruik van de weg. Met betrekking tot het uitwisselen van technische gegevens over voertuigkenmerken op het moment dat er nog geen sprake is van een overtreding, zijn afspraken vastgelegd in een politieke verklaring op Benelux-niveau. De RDW en Dienst Inschrijving van Voertuigen in België (DIV) zijn hierover in contact, maar het is vooralsnog onbekend wanneer de DIV de technische implementatie gerealiseerd heeft. Via de Benelux-samenwerking wordt hiervoor opnieuw aandacht gevraagd bij DIV. Dit houdt in dat een en ander juridisch is geregeld, maar dat de werkelijke uitvoering nog niet op orde is. Voor Duitsland geldt nog altijd dat er geen gegevens worden uitgewisseld voor milieuzones. Dit is op dit moment nog ongewijzigd. Binnen het kader van het door de raad op 14 mei 2019 genomen besluit bereidt het college daarom op dit moment geen verdere stappen voor om tot invoering van een milieuzone over te gaan.

Nul-emissiezone/Zero Emissiezone

In 2014 is de green deal Zero Emission Stadslogistiek (green deal ZES) gesloten tussen verschillende gemeenten, vertegenwoordigers van bedrijfsleven en belangenorganisaties en de rijksoverheid. Doel is dat in 2025 de stadscentra van de gemeentes die zich hebben aangesloten bij de green deal emissievrij worden bevoorrad. Gemeente kunnen ervoor kiezen om een zero-emissiezone (ZE-zone) naast of los van een milieuzone in te voeren. ZES gaat, op dit moment, alleen over bevoorradend verkeer en niet over personenauto's, brommers en scooters of ov-bussen.

Uw raad heeft op 30 maart 2021 een positief besluit genomen over de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) in Maastricht. Maastricht is de eerste stad in Limburg en de achtste stad in Nederland die ZES invoert en is daarmee koploper van de middelgrote steden. ZES zet in op minder en schoner gereden kilometers van het bestel- en vrachtverkeer. ZES komt voort uit het (landelijk) Klimaatakkoord en betekent de invoering van een Zero Emissiezone Stadslogistiek vanaf 1 januari 2025, dus voor al het bestel- en vrachtverkeer. De ZE-zone gaat daarmee verder dan de milieuzone. Vanaf 2030 is er geen uitstoot van roet, stikstofoxiden of koolstofdioxide en een afname van de uitstoot van fijnstof in deze zone door bevoorrading. De voorbereiding voor de ZE-zone loopt volop, aangezien er veel voorwerk verricht dient te worden zowel op het gebied van ontheffingenbeleid, aanbesteding van softwarepakketten en camera's, verkeersbesluit, etc. Het is momenteel alle hens aan dek om de beoogde datum te halen.

Doorlooptijd proces

Het instellen van een milieuzone heeft, net als de ZE-zone, ook veel voorbereidingstijd nodig. Deze voorbereidingstijd zit in het vaststellen van een verkeersbesluit, het opstellen van een ontheffingenbeleid, de aanschaf van de camera's en het bepalen van de begrenzing van de zone. Dit houdt in dat, zou de raad willen overgaan tot het instellen van een milieuzone voorafgaand aan de ZE-zone, de datum van het daadwerkelijk invoeren van een milieuzone vlakbij of zelfs na de datum van het invoeren van de ZE-zone zou komen te liggen.

Het toevoegen van personenauto's aan de huidige ZE-zone kan de inwerkingtreding van de ZE-zone voor bevoorradend verkeer vertragen, aangezien de onderzoeken waarop het verkeersbesluit nu gebaseerd wordt grotendeels opnieuw moeten worden gedaan, het ontheffingenbeleid uitgebreid dient te worden en andere software aangekocht moet worden. Ook zijn personenauto's op dit moment geen onderdeel van de afspraken binnen ZES.



DATUM
23 mei 2022

Op dit moment wordt in overleg met de griffie een werkbezoek bij een gemeente met een milieuzone voorbereid. Hierover zal de griffie u binnenkort verder informeren.

Naar ik aanneem heb ik u hiermee voor dit moment voldoende geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.