



**Buck
Consultants
International**

Verkenning haalbaarheid milieuzone Maastricht

Uitgevoerd in opdracht van:
Gemeente Maastricht

Nijmegen, 27 september 2017

Inhoudsopgave

Blz.

Belangrijkste resultaten onderzoek	1
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en vraagstelling	5
1.2 Startpunt haalbaarheidsstudie	6
1.3 Werkwijze haalbaarheidsstudie	8
Hoofdstuk 2 Haalbaarheid invoering milieuzone	11
2.1 Keuze van systemen	12
2.2 Inzet en kosten gemeente Maastricht	15
2.3 Doorlooptijd invoering milieuzone	18
2.4 Draagvlak inwoners en ondernemers	19
2.5 Buitenlandse voertuigen en wijze van handhaven	23
2.6 Compensatie inwoners en ondernemers	25
2.7 Samenvatting inzichten en voorlopige conclusies	29
Hoofdstuk 3 Stadslogistieke maatregelen	31
3.1 Overzicht beleid en maatregelen	31
3.2 Analyse impact op luchtkwaliteit	32
3.3 Mogelijke vervolgstappen in Maastricht	34
Hoofdstuk 4 Verkenning alternatieven	35

Hoofdstuk 5	Conclusies en aanbevelingen	39
5.1	Belangrijkste inzichten haalbaarheid	39
Bijlage 1	Toepassing Euregionale milieusticker als controlemiddel	43
Bijlage 2	Beschouwing enkele alternatieven	44
Bijlage 3	Overzicht voertuigen geregistreerd in milieuzone	46
Bijlage 4	Toelichting uitspraak milieuzone Rotterdam	48
Bijlage 5	Ontheffingsmogelijkheden Utrecht	49

Belangrijkste resultaten onderzoek

1 *Wat is de verwachte doorlooptijd voor de invoering van de milieuzone in Maastricht?*

Aangezien door autonome verschoning de effecten van de invoering van de milieuzone op de luchtkwaliteit in Maastricht jaarlijks verminderen, is snelle invoering gewenst. Voorzien wordt dat

- de voorbereidende stappen tot het invoeren van de milieuzone op zijn vroegst op **1 maart 2018** zijn afgerond.
- Vanaf die datum zou dan kunnen worden gestart met een testperiode (of gedoogperiode) **tot 1 september 2018** waarin alle systemen worden getest en waarin nog geen boetes worden uitgeschreven.
- Effectief zal de milieuzone op zijn vroegst **1 januari 2019** volledig operationeel kunnen zijn.

2 *Wat zijn de gevolgen van invoering van de milieuzone voor inzet van gemeentelijke diensten en directe uitgaven?*

Maastricht zal **extra capaciteit in de gemeentelijke organisatie vrij moeten maken** om de milieuzone voor te bereiden en te implementeren. Naar inschatting (op basis ervaringen van de gemeenten Rotterdam en Utrecht) gaat het tijdens de voorbereidingsperiode om minimaal 3-4 fte voor onder meer coördinatie en het opstellen van beleidsregels en een handavingsplan. Daarnaast is de inzet vereist van 2-3 medewerkers verkeer en vervoer (configuratie borden) en ICT. Ook moet een helpdesk voor vragen van burgers worden opgezet (ca. 3 medewerkers, al dan niet via uitzendorganisatie) en een verkeersjurist worden ingeschakeld.

De tijdelijke additionele inzet wordt begroot op 6-8 fte gedurende 6-9 maanden.

3 *Op welke wijze vindt de handhaving plaats en welke kosten zijn hieraan verbonden?*

In het kader van deze studie zijn twee handhavingssystemen onderzocht en zijn de gevolgen van toepassing in kaart gebracht.

- **Nationale variant:** Handhaven op kenteken door het installeren van een sluitend netwerk van kentekencamera's op de toegangspunten van de milieuzone (het systeem dat ook toegepast wordt in de andere Nederlandse milieuzones) met aanvullende inzet van BOA's voor staandhouding van buitenlandse voertuigen. Deze variant vraagt om een additionele investering van € 300.000 tot € 500.000 en jaarlijkse beheerskosten.
- **Euregionale variant:** Aansluiting zoeken bij het systeem van de Umweltplakette dat in Duitse steden zoals Aken wordt gehanteerd. Handhaving zal als additionele taak door de BOA's worden uitgevoerd.

4 Is er draagvlak onder bewoners en ondernemers voor de invoering van een milieuzone en wat is er nodig om het draagvlak te vergroten?

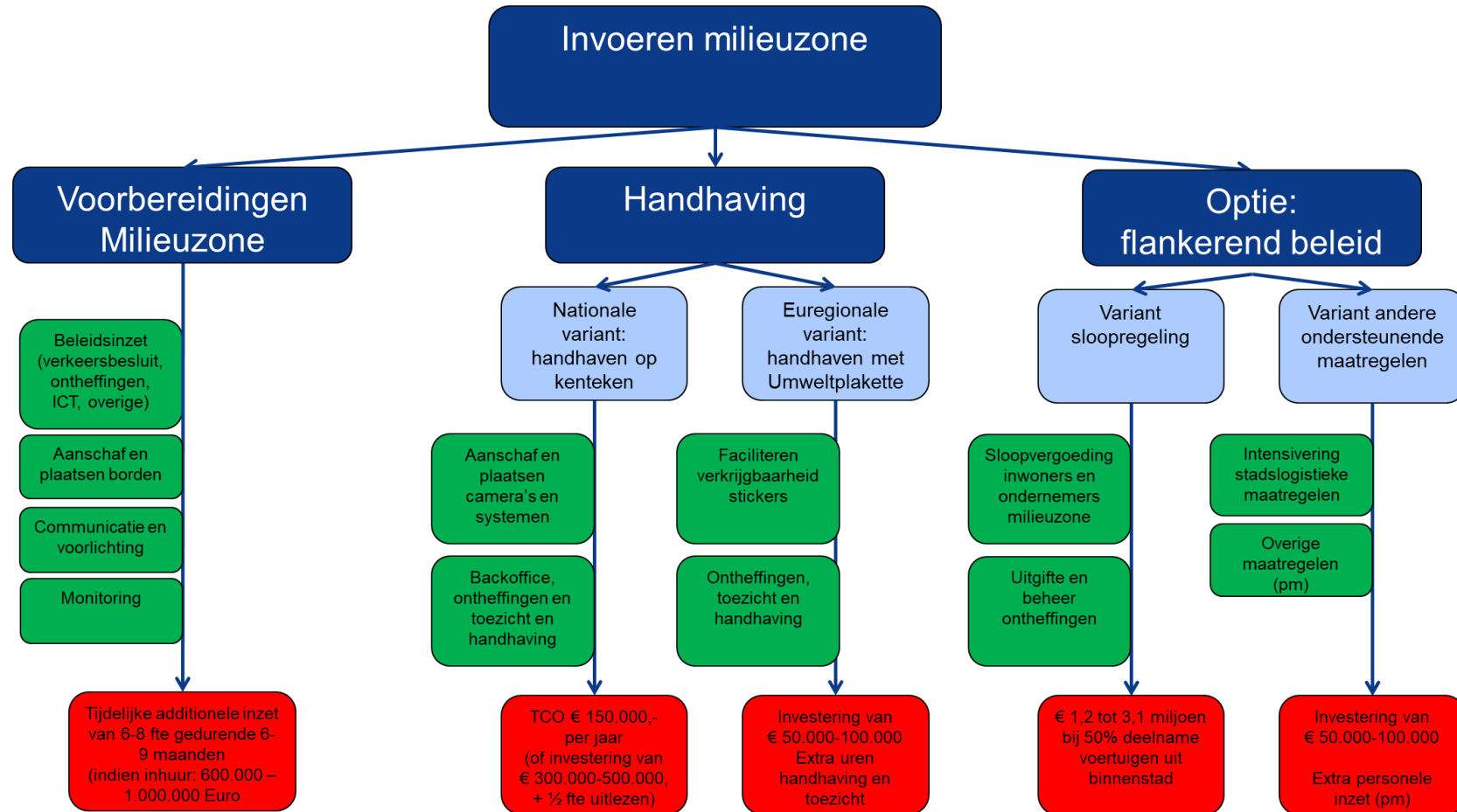
Tabel 1 Samenvatting effecten en gevolgen voor opstelling in proces door doelgroepen

Doelgroepen	Effect milieuzone	Mogelijk gevolg voor opstelling doelgroep
1 Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> Distributie met bestel- en vrachtauto's alleen met voertuigen die aan de norm voldoen Zowel lokale ondernemers als ondernemers van buiten de stad/regio 	<ul style="list-style-type: none"> Weerstand ivm gevolgd proces (uitbreiding voor vrachtverkeer strijdig met covenant milieuzone) Goede relatie optimalisering stadslogistiek komt onder druk
2 Ondernemers met een bezoekersfunctie (horeca en detailhandel)	<ul style="list-style-type: none"> Drempel voor bezoekers en toeleveranciers Bij handhaving met milieusticker moet elke bezoeker voor bezoek aan Maastricht dit geregeld hebben 	<ul style="list-style-type: none"> Vrees voor omzetzaling door maatregel Weerstand tegen extra drempels voor bezoekers van buiten de stad
3 Eigenaren historische voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> Stallen historische voertuigen in stad niet langer mogelijk Hierdoor hogere kosten en drempels voor eigenaren 	<ul style="list-style-type: none"> Oproep voor generieke uitzondering voor mobiel erfgoed
4 Bewoners met auto's die niet aan de eisen voldoen	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering luchtkwaliteit in eigen woonomgeving Voertuig is niet meer in directe omgeving woning te gebruiken Noodzaak tot afstoten of vervangen voertuig / parkeren buiten de milieuzone 	<ul style="list-style-type: none"> Potentieel succesvol beroep van eigenaren oude benzinevoertuigen Mogelijk beroep op gebrek aan proportionaliteit
5 Bewoners die veel bezoek ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering luchtkwaliteit in eigen woonomgeving Bezoekers met niet conforme voertuigen moeten alternatief vinden 	<ul style="list-style-type: none"> Oproep voor simpele ontheffingsregeling
6 Overige bewoners	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering luchtkwaliteit in eigen woonomgeving 	<ul style="list-style-type: none"> Staan positief tegenover invoering milieuzone
7 Werknemers in de milieuzone (forensen)	<ul style="list-style-type: none"> Indien auto niet aan de norm voldoet alternatieven nodig (zie groep 4 hierboven) 	<ul style="list-style-type: none"> Beïnvloeding van standpunt/inbreng ondernemers

Uit bovenstaande tabel valt op te maken dat additionele inspanningen door de gemeente Maastricht gedaan moeten worden om het draagvlak voor de milieuzone te versterken. Naast extra inzet op communicatie zijn in het onderzoek twee specifieke maatregelen tegen het licht gehouden:

- **Variant sloopregeling voor kentekenhouders** die binnen de beoogde milieuzone zijn gevestigd. Deze werkwijze is toegepast in Utrecht en Rotterdam. Uitgaande van een bandbreedte van Euro 1.000-2.500 subsidie per voertuig en deelname aan de sloopregeling door 50% van de totale doelgroep, bedragen de kosten van deze flankerende maatregel € 1.250.000,- tot € 3.100.000,-.
- **Variant overige maatregelen.** Hierbij treedt de gemeente Maastricht in overleg bewoners en bedrijven die de negatieve effecten van de invoering van de zone ondervinden en zoekt gezamenlijk met hen naar oplossingen (ontheffingen, overgangperiode etc.). Samen werken aan effectieve stadslogistieke maatregelen is een integraal onderdeel van de aanpak. Maastricht kan als mede-ondertekenaar van de Green Deal ZES gebruik maken van de kennis en ervaring die in de verschillende proeftuinen wordt opgedaan en deze leerpunten gebruiken om het eigen stadslogistieke beleid effectiever te maken.

Figuur 1 Samenvatting inzet en kosten voor invoering integrale milieuzone in Maastricht



Hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Aanleiding en vraagstelling

De gemeente Maastricht heeft de ambitie om, waar dat binnen haar mogelijkheden ligt, de luchtkwaliteit in de stad verder te verbeteren en waar mogelijk aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te voldoen. Op verzoek van de gemeente Maastricht heeft RHDHV daarom een studie uitgevoerd naar mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit in Maastricht via verkeersmaatregelen verder te verbeteren. RHDHV heeft geconcludeerd dat verkeersmaatregelen beperkte effecten op de luchtkwaliteit hebben. De meest effectieve maatregelen zijn de invoering van een integrale milieuzone (vracht, bestel, auto en brommer), daarbij ondersteund door een sloopregeling en het verbeteren van stadsdistributie. Gezien de snelle ontwikkelingen rond autonome verschoning is het van belang om de milieuzone **per 1 januari 2018 in te voeren** om zo de effectiviteit van een milieuzone optimaal te kunnen benutten.

De gemeenteraad van Maastricht heeft aan het college opdracht gegeven om de mogelijkheden voor invoering van deze integrale milieuzone uit te werken. Buck Consultants International (BCI) is daarom door de gemeente Maastricht gevraagd om een haalbaarheidsstudie te doen naar de invoering van deze milieuzone. De studie moet antwoord geven op de volgende vragen:

- 1 Welke mogelijkheden zijn er voor invoering van een integrale milieuzone (vracht-, bestel- en personenauto) in de gemeente Maastricht?**
- 2 Welke aanvullende maatregelen gericht op het verbeteren van stadslogistiek kunnen bijdragen aan het vergroten van de effectiviteit van de milieuzone?**

De uitgangspunten voor de haalbaarheidsstudie zijn hierna in paragraaf 1.2 beschreven. Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, zijn een aantal stappen doorlopen die in paragraaf 1.3 worden uiteengezet.

1.2 Startpunt haalbaarheidsstudie

Deze haalbaarheidsstudie is een vervolg op enkele eerdere stappen die de gemeente Maastricht sinds medio 2016 in samenspraak met de Raad en het Platform Luchtkwaliteit heeft gezet. De resultaten van de werkzaamheden die de gemeente Maastricht en externe partijen in deze periode hebben (laten) uitvoeren vormen het startpunt voor deze haalbaarheidsstudie en zijn niet nogmaals geëvalueerd of getoetst.

Met name de volgende inzichten zijn gebruikt als startpunt van de haalbaarheidsstudie:

1 Luchtkwaliteitseffecten van verschillende maatregelen conform de resultaten van de verkennende studie uitgevoerd door RHDHV van november 2016¹.

De resultaten van dit onderzoek naar maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit worden als uitgangspunt genomen voor de quick scan naar de haalbaarheid van een milieuzone. Conclusies uit dit onderzoek over te verwachten effectiviteit van verschillende maatregelen zijn door BCI in de quick scan daarom niet getoetst of herzien. Zie voor de belangrijkste resultaten van deze studie onderstaand tekstkader.

Kader Belangrijkste resultaten Rapport Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht

- *De luchtkwaliteit in de gemeente Maastricht wordt in 2030 voornamelijk bepaald door de achtergrondconcentratie. Daarom is de bijdrage van bronnen in de gemeente Maastricht aan de luchtkwaliteit in 2030 beperkt. Dit heeft als consequentie dat de gemeente weinig maatregelen kan treffen die helpen de luchtkwaliteit in Maastricht in 2030 verder te verbeteren.*
- *De potentiële winst van verkeersgerelateerde luchtkwaliteitsmaatregelen is het grootst op de korte termijn (2-5 jaar, vanaf 2017). Het effect van het maatregelenpakket treedt tot in ieder geval 5 jaar na invoering van de milieuzone in 2017 op en sluit daarna langzaam aan bij de autonome verschoning van het wagenpark. Het effect van de maatregel neemt op de middellange - en lange termijn sterk af:*
 - *Vanwege de afnemende prognoses voor de verkeersbijdrage richting 2030, is de potentiële winst van verkeersgerelateerde luchtkwaliteitsmaatregelen op de korte termijn (2-5 jaar) het grootst. De beïnvloedingsruimte is dan het grootst en neemt af naarmate de verkeersbijdragen afnemen.*
 - *Omdat de huidige verwachting is dat op de langere termijn (2030) de WHO-advieswaarden voor PM₁₀ bereikt worden, zal er vooral met korte termijn maatregelen (2-5 jaar) gezondheidswinst behaald kunnen worden. Daarmee wordt als het ware het betere gezondheidsniveau naar voren gehaald. Zeker ook gezien het gegeven dat met verkeersgerelateerde maatregelen vooral ook de gezondheidsrelevante EC-concentraties gereduceerd worden.*
 - *Voor de langere termijn blijft dan wel het gegeven dat in Maastricht met het huidige en voorgenomen beleid en maatregelen de WHO-advieswaarden voor PM_{2,5} niet bereikt worden. Vanwege de relatief geringe lokale bijdragen die in de tijd gezien afnemen, is de beïnvloedingsruimte van de gemeente om met lokale verkeersmaatregelen de concentraties te verlagen beperkt.*

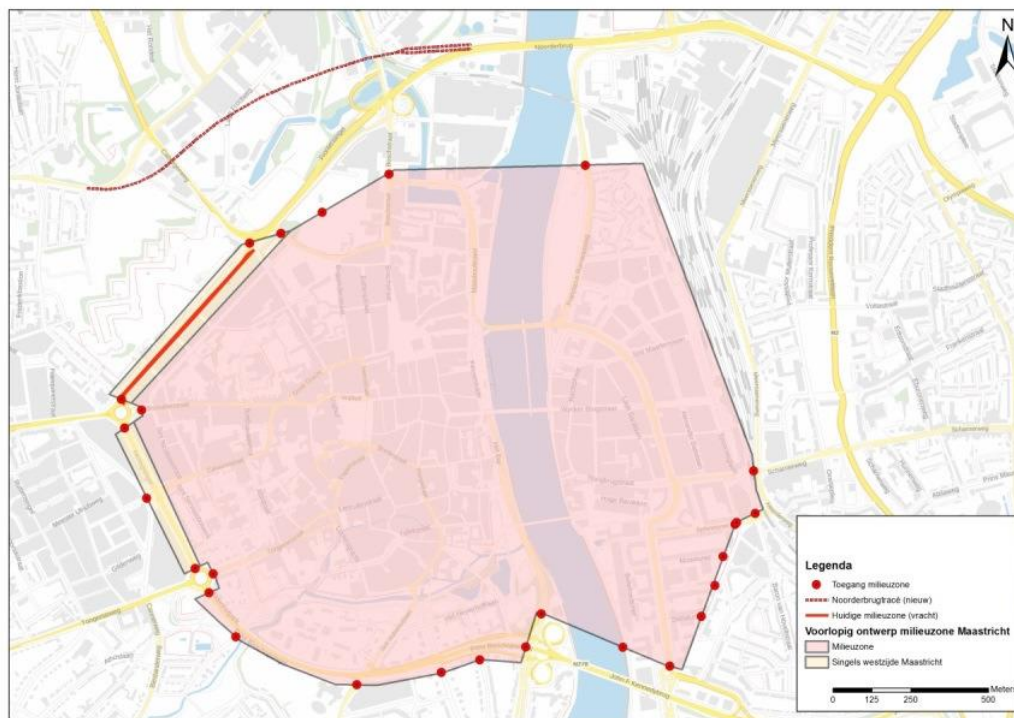
¹ RHDHV, 21 november 2016, Rapport Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht

- **Het grootste effect op de luchtkwaliteit wordt bereikt wanneer maatregelen worden gebundeld. Het pakket van kansrijke maatregelen wordt gevormd door een integrale milieuzone (vracht, bestel, auto en brommer). Eén integrale milieuzone voor de genoemde modaliteiten zorgt voor transparantie en synergie en biedt voordelen bij toekomstige communicatie, handhaving en bijbehorende investeringen. Voor de acceptatie van de milieuzone is compensatie van voertuigbezitters en distributeurs in de zone gewenst. Dit kan worden vormgegeven door een sloopregeling en het verbeteren van stadsdistributie**

2 Definitie, locatie en begrenzing beoogde milieuzone

Bij het formuleren van de opdracht van de raad aan het college van Maastricht, is uitgegaan van het instellen van een milieuzone voor personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's (en dus niet voor bromfietsen). Het schetsontwerp dat was opgenomen in de verkenning van RHDHV is als uitgangspunt genomen voor de begrenzing van de milieuzone en is in deze quick scan gebruikt als beoogd gebied waarin toelatingseisen worden gesteld voor de maximale uitstoot door personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's.

Figuur 1.1 Voorlopig schetsontwerp milieuzone Maastricht



Bron: RHDHV (2016), Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht

1.3 Werkwijze haalbaarheidsstudie

Deskresearch

Om de haalbaarheid van invoering van een integrale milieuzone in Maastricht in beeld te brengen is ten eerste gebruik gemaakt van deskresearch. Uit diverse bronnen is informatie verzameld en geanalyseerd tegen de achtergrond van de verkenning van RHDHV, openbare publicaties over dit thema, de landelijke ontwikkelingen vanuit de Stuurgroep Milieuzones en werkgroepen die zich met regeldruk bezighouden (MAR-L). Op basis van openbare publicaties zijn de standpunten van stakeholders in beeld gebracht en de mogelijke varianten voor de milieuzone verkend. Daarbij is ook gebruik gemaakt van recente gerechtelijke uitspraken over de uitbreiding van milieuzones in Utrecht en Rotterdam².

Tevens is deskresearch ingezet om inzichten te verzamelen over de werkwijze rond milieuzones in Duitse steden in Nordrhein-Westfalen (met name Aachen en Keulen) en de wijze waarop in deze steden omgegaan is met controlemiddelen (Umweltplakette), handhaving en begeleidende maatregelen voor de invoering van een milieuzone. Deze verdiepingsslag is gebruikt om de ideeën te toetsen rond de mogelijke toepassing van de Duitse controlemiddelen voor de milieuzone in Maastricht.

Interviews

Ook zijn er gesprekken gevoerd met ervaringsdeskundigen. Er is gesproken met de Stuurgroep Milieuzone over de laatste ontwikkelingen rond het realiseren van een landelijk afwegingskader voor gemeentes omtrent milieuzones.

Verder is er gesproken met medewerkers van de gemeenten Utrecht en Rotterdam, twee gemeenten waar onlangs de werkingssfeer van de milieuzones is uitgebreid of hiervoor de voorbereidingen zijn getroffen. Deze gesprekken zijn gevoerd om te achterhalen welke inzet de invoering van de milieuzone vanuit de gemeente Maastricht vereist, wat dit voor (geschatte) kosten met zich meebrengt, welke doorlooptijd mag worden verwacht en wat de mogelijke weerstand is van belangrijke stakeholders.

Tevens heeft een gesprek plaatsgehad met de logistieke brancheorganisatie EVOFenedex om in beeld te brengen hoe zij staan tegenover invoering van de milieuzone en welke acties eventueel van hen mogen worden verwacht.

In een gesprek met Maastricht Bereikbaar is informatie verzameld over de lopende en geplande projecten rond stadslogistiek in Maastricht en is kort ingegaan op de mogelijke verbinding tussen het invoeren van een milieuzone en het draagvlak onder ondernemers om deel te nemen aan een stadslogistieke aanpak.

In gesprekken met beleidsambtenaren en handhavers in verschillende Duitse steden en stedelijke regio's (o.a. Bezierreregierung Köln) is informatie verzameld over de werkwijze rond milieuzones in Duitsland en de leerpunten hieruit voor Maastricht.

² Zie ook bijlage 4 voor enkele relevante onderdelen van deze uitspraken

Analyse voertuiggegevens ingeschreven beoogde milieuzone

Met voertuiggegevens aangevraagd bij het RDW is een analyse gemaakt van het wagenpark van kentekenhouders die gevestigd zijn binnen de beoogde milieuzone. Voor zowel personen, bestel-, als vrachtauto's is in beeld gebracht hoeveel voertuigen niet voldoen aan normen die gelden voor milieuzones in Duitsland enerzijds (advies RHDHV voor Maastricht) en in Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht) anderzijds. Op basis van kengetallen is vervolgens een inschatting gemaakt van de kosten van een subsidie/sloopregeling die invoering van de milieuzone met zich meebrengt.

Er waren geen gegevens beschikbaar van bezoekers aan de binnenstad, zodat er geen uitspraak kan worden gedaan over de impact van een milieuzone voor deze doelgroep.

Interne risico-analyse

Daarnaast is met interne experts van Buck Consultants International een risico-analyse uitgevoerd, om de risico's voor de gemeente te inventariseren, de opbrengst van deskresearch en gesprekken logisch te ordenen en te kijken naar mogelijke alternatieven, zoals het verbeteren van stadsdistributie of het alleen toepassen van een sloopregeling. In een gesprek met de gemeente Maastricht zijn op basis van deze risico-analyse de mogelijkheden van invoering van een milieuzone scherper in beeld gebracht.

Feedback door platform Luchtkwaliteit

Tussentijdse resultaten van het haalbaarheidsonderzoek zijn voorgelegd aan het Platform Luchtkwaliteit van de gemeente Maastricht. De feedback is gebruikt om de resultaten van de verkenning waar nodig aan te scherpen en te verdiepen. De deelnemers hebben zowel tijdens de bijeenkomst (mondeling) als na afloop (schriftelijk) informatie aangeleverd die in dit rapport is verwerkt.

Werkwijze stadslogistiek

Voor dit onderdeel van het onderzoek heeft met name deskresearch plaatsgevonden. Er is informatie verzameld en geanalyseerd uit diverse bronnen. Het gaat onder meer om een studie van TNO (2009) naar de lokale effecten van een binnenstadservice in het centrum van Nijmegen. Ook is gebruik gemaakt van een quickscan die BCI, DHV en TNO (2011) in opdracht van de Ambassadeur Stedelijke Distributie hebben uitgevoerd naar kosten en baten van stedelijk distributiebeleid.

Daarnaast is gebruik gemaakt van de resultaten van in het kader van een eerder door ons gevoerd gesprek met Maastricht Bereikbaar³ over projecten in Maastricht rond stadslogistiek en een nadere toelichting door Maastricht Bereikbaar op de maatregelen met diverse stakeholders in en rond Maastricht.

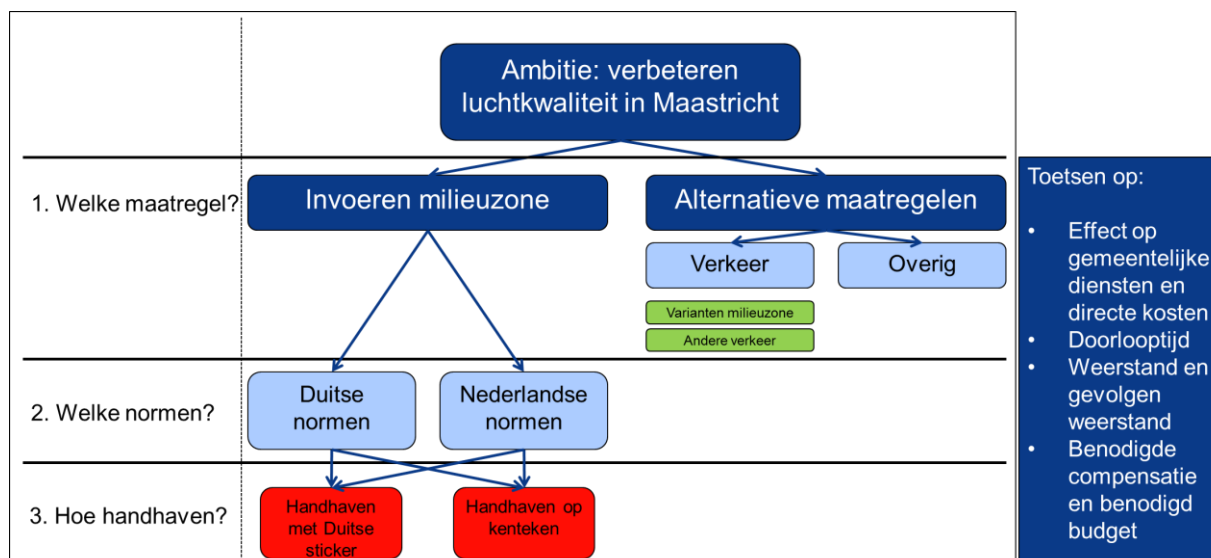
³ Als onderdeel van een best-practices studie voor de gemeente 's-Hertogenbosch

Hoofdstuk 2 Haalbaarheid invoering milieuzone

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van invoering van een integrale milieuzone in Maastricht in beeld gebracht. Er wordt aandacht besteed aan de vereiste inzet van de gemeente en de daarmee gepaard gaande gemeentelijke kosten. Ook wordt ingegaan op de doorlooptijd en de (mogelijke) weerstand en compensatie van bewoners en ondernemers. Telkens wordt daarbij gekeken naar leereffecten van gemeenten elders (Utrecht, Rotterdam) die een milieuzone hebben ingevoerd/uitgebreid, de mogelijke uitwerking hiervan voor Maastricht en welke gevolgen dit heeft voor de haalbaarheid.

In figuur 2.1 zijn de denkklijnen voor dit hoofdstuk weergegeven. Een eerste te beantwoorden vraag is of de milieuzone als maatregel noodzakelijk is om de ambities van Maastricht voor het verbeteren van de luchtkwaliteit te realiseren. Deze vraag is beantwoord in de studie van RHDHV die als startpunt voor deze haalbaarheidsstudie is genomen. Zowel de invoering van de milieuzone als de toepassing van alternatieve maatregelen komen in deze studie van RHDHV aan de orde. Een tweede vraag is welke normen bij invoering van de milieuzone toegepast moeten worden, de strengere Duitse normen, die voortvloeien uit het advies van RHDHV, of de normen die in andere Nederlandse steden worden gehanteerd. Tenslotte zal ook ingegaan moeten worden op de wijze van handhaven en de gevolgen hiervan voor de haalbaarheid.

Figuur 2.1 Denkkader



Deze denklijnen zijn als volgt vertaald in onderstaande paragrafen:

- 2.1 Keuze van systemen en gevolgen voor activiteiten.
- 2.2 Inzicht in de gevolgen van invoering van de milieuzone voor inzet van gemeentelijke diensten en directe uitgaven voor o.a. aanpassing van systemen en handhaving.
- 2.3 De verwachte doorlooptijd voor de invoering van de milieuzone.
- 2.4 Inschatting van het draagvlak onder bewoners en ondernemers voor de invoering van een milieuzone.
- 2.5 Handhaving milieuzone en bijzondere aandacht voor buitenlandse voertuigen.
- 2.6 Mogelijkheden voor compensatie voor bewoners en ondernemers in de zone en kosten hiervan voor de gemeente Maastricht.
- 2.7 Samenvatting van inzichten uit voorgaande paragrafen, mogelijke alternatieven en effecten en voorlopige conclusies.

2.1 Keuze van systemen

Ligging en omvang milieuzone

Uitgangspunt voor deze haalbaarheidsstudie is de invoering van een milieuzone conform het voorlopig schetsontwerp voor de milieuzone uit het rapport Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht van RHDHV. Deze omvat de gehele binnenstad (zie figuur 1.1 in hoofdstuk 1), inclusief de bestaande milieuzone op de Statensingel voor vrachtauto's .

Toegangseisen milieuzone

In de zone worden de volgende normen toegepast

- Vrachtauto's: conform het convenant Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering is de milieuzone Maastricht verboden voor vrachtauto's Euro 3 en ouder / vuiler.
- Bestelauto's en personenauto's: toepassing van de normen die ook in Duitse steden worden toegepast, hierdoor is de toegang tot de milieuzone verboden voor dieselveertuigen van Euro 3 en ouder en de meest vervuilende benzine en LPG-auto's (< Euro 1).

In tabel 2.1 zijn de toe te passen normen per voertuigtype weergegeven.

Tabel 2.1 *Overzicht toelatingseisen milieuzone Maastricht*

Voertuigtype	Brandstof	Euronormen	Datum eerste toelating
Personenauto	Diesel	< Euronorm 4	voor 1-1-2006
	Benzine	< Euronorm 1	voor 31-12-1992
Bestelauto	Diesel	< Euronorm 4	voor 1-1-2006
	Benzine	< Euronorm 1	voor 31-12-1992
Vrachtrachtauto	Diesel	< Euronorm 4	voor 1-10-2005

Opties voor controle op naleving milieuzone

Na het instellen van een inrijverbod voor voertuigen die niet aan de normen uit tabel 2.1 voldoen, zal de gemeente Maastricht moeten zorgen voor controles op de naleving om daarmee voldoende effectiviteit van de milieuzone te realiseren. Hiervoor zijn de volgende opties in deze haalbaarheidsstudie uitgewerkt:

- 1 Handhaving op kenteken (Nederlands systeem).
- 2 Handhaving via een milieusticker (Duits systeem).

Ad 1: handhaving op kenteken

Dit systeem wordt op dit moment in alle Nederlandse steden met een milieuzone toegepast, voor alle typen voertuigen (personen-, bestel- en vrachtauto's). De werkwijze is ontwikkeld bij de voorbereidingen voor de invoering van milieuzones voor het vrachtverkeer. Hierdoor is er een infrastructuur bij de landelijke dienst RDW beschikbaar waarmee de handhaving op kenteken ondersteund wordt. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Van alle voertuigen met Nederlands kenteken zijn in de database van de RDW alle relevante gegevens vastgelegd die uitsluitend kunnen geven over het voldoen aan de toelatingseisen en gegevens van de eigenaar van het voertuig (nodig voor het opleggen van een sanctie).
- Controle op het rijden in de milieuzone kan door opsporingsambtenaren en geautomatiseerd via kentekencamera's plaatsvinden. Door verificatie van het kenteken in het RDW-register kan vastgesteld worden of het voertuig in overtreding is. Maastricht past dit systeem nu toe voor de bestaande milieuzone voor vrachtverkeer op de Statensingel. Hier zijn reeds camera's geïnstalleerd.

Voor implementatie van dit systeem moeten minimaal de volgende stappen gezet worden:

- Keuze van de wijze van handhaven (kentekencamera's, scanauto of opsporingsambtenaar met gebruik van handheld voor controle in het kentekenregister) en investeren in de benodigde voorzieningen.
- Aanpassing en uitbreiding van de ICT systemen in verband met de uitbreiding van de zone naar meer categorieën en locaties.
- Aanpassing van de back-offices voor opzetten van systeem van handhaving en verwerking van sancties.

Ad 2: handhaving via een milieusticker

Gezien de nabijheid van diverse Duitse steden met een milieuzone (zoals Aken), beschikken veel auto's in de ruimere regio (Zuid-Limburg, Nordrhein-Westfalen en België) inmiddels over een Euregionale milieusticker (Umweltplakette). Daarom is deze wijze van handhaving ook in deze haalbaarheidsstudie meegenomen.

Op basis van de technische kenmerken van het voertuig, kan de eigenaar een sticker in verschillende kleuren verkrijgen die de milieuklasse van het voertuig aangeeft (rood, geel en groen). Op deze sticker is tevens het kenteken van het voertuig vermeld.

In het merendeel van de Duitse steden met een milieuzone worden uitsluitend voertuigen met een groene Umweltplakette toegelaten. Deze verplichting geldt zowel voor personenauto's, bestelauto's als voor vrachtauto's.

Handhaving kan met dit systeem via visuele controle door BOA's worden uitgevoerd. Door de kleur van de sticker is in één oogopslag zichtbaar of het voertuig toegelaten is in de milieuzone van Maastricht. Daarbij wel de kanttekening dat na interviews met Duitse experts duidelijk is geworden dat er ook valse stickers in omloop zijn, en aanvullend op de kleurencontrole van de stickers soms ook nog een kentekencheck wenselijk is.

Voor implementatie van dit systeem moeten minimaal de volgende stappen gezet worden:

- Een degelijke juridische toets naar de toelaatbaarheid van controlemiddelen uit een ander EU land in een Nederlandse gemeente.
- Voorzieningen voor BOA's om aanvullende kentekencheck op de milieusticker uit te voeren.
- Aanpassing van de back-offices voor opzetten van systeem van handhaving en verwerking van sancties.

Tabel 2.2 Samenvatting werkwijze handhaving milieuzones Nederland en Duitsland

Methode van handhaven	Milieuzone Nederland (kenteken)	Milieuzone Duitsland (vignettensysteem)
BOA	<ul style="list-style-type: none"> • Controle met handheld (raadplegen RDW database) 	<ul style="list-style-type: none"> • Controle op stilstaande voertuigen (m.u.v. garages) • Extra controle valsheid sticker d.m.v. handheld
Politie	<ul style="list-style-type: none"> • N.v.t. 	<ul style="list-style-type: none"> • Controle op stilstaande voertuigen (m.u.v. garages) • Controle op rijdende voertuigen
Camera's	<ul style="list-style-type: none"> • Automatische controle en verbalisering bij inrijden milieuzone o.b.v. koppeling met RDW database 	<ul style="list-style-type: none"> • N.v.t.
Camera-auto	<ul style="list-style-type: none"> • Controle (gedeelte milieuzone) o.b.v. koppeling met RDW database 	<ul style="list-style-type: none"> • N.v.t.

2.2 Inzet en kosten gemeente Maastricht

In deze paragraaf wordt ingegaan op de te verwachte gevolgen van de uitbreiding / invoering van de milieuzone voor de gemeente Maastricht. Het gaat om de inzet van menskracht en de externe kosten voor het aanpassen van de bebording, beleidsregels/verkeersbesluit, ICT-systemen, handhaving en handhavingsmiddelen, communicatie en monitoring.

Samenvatting leereffecten elders

Als politici en bestuurders samen besluiten tot invoering van een milieuzone, publiceert de gemeente een **verkeersbesluit** (hier gaat een raadsbesluit aan vooraf). Hierna volgt een wettelijke inspraaktermijn. Na een (positieve) afhandeling van de inspraakreacties is de milieuzone definitief. Gedurende de afhandeling van de wettelijk bezwaar- en beroepsprocedures mag de milieuzone gewoon van kracht zijn. Ook moeten er **beleidsregels en regels voor het verlenen van ontheffingen** worden opgesteld. Zo bestaat in Utrecht voor eigenaren van bestelauto's 6x per jaar de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen.

Bij het realiseren van de **bebording** voor een milieuzone zijn meerdere overheidsdiensten betrokken. Zo is er onder meer overleg nodig met politie en OM over de eisen waaraan de borden (C22a of C6) moeten voldoen en over de locaties. In Rotterdam is bijvoorbeeld bij het Rijk aangedrongen om op de snelwegen automobilisten over de milieuzone te informeren. Hiervoor waren in verband met leesbaarheid grotere borden nodig.

Tevens is er een **handhavingsplan** nodig. In het geval van handhaving op kenteken wordt hierin de inzet van camera's, scanauto's of BOA's (bevoegd opsporingsambtenaren) bepaald. Camera's hebben een dekkingsgraad van ca. 98% en scanauto's ca. 35%. Bij BOA's ligt de dekkingsgraad nog lager (geen percentage bekend) en is de dekkingsgraad sterk afhankelijk van de wijze waarop de taken van de BOA's wordt ingevuld⁴. De aanschaf en installatie van camera's en **ICT-systemen** vergt een traject van ongeveer een half jaar. Ook in Utrecht, waar hetzelfde systeem als voor de al eerder ingevoerde milieuzone vrachtauto's is aangehouden, duurde het een half jaar voordat alles geregeld was. De handhaving van buitenlandse voertuigen (met uitzondering van Belgische voertuigen) vraagt de inzet van BOA's, omdat Nederlandse gemeenten geen toegang hebben tot buitenlandse voertuigregistraties⁵ en voertuigen dus staande gehouden moeten worden voor een controle van de voertuigdocumenten.

⁴ BOA's hebben een breed takenpakket in de binnenstad. Ervaring in andere steden leert dat het toevoegen van taken rond de handhaving van de milieuzone leidt tot extra kosten door extra mankracht of minder aandacht voor andere taken van de BOA. Het interne proces vraagt daarom aandacht.

⁵ Uitzondering hierop is België. Op grond van een bilateraal verdrag tussen Nederland en België kunnen wel voertuiggegevens worden uitgewisseld en Belgische overtreeders een boete worden opgelegd. De daadwerkelijke implementatie van uitwisseling van gegevens tussen beide landen laat echter op zich wachten.

Bij handhaving via de Umweltplakette kan in het handhavingsplan volstaan worden met extra inzet van BOA's voor controle op straat (bij voorbeeld in combinatie met parkeercontrole) en het aanpassen van het ICT-systeem voor de incidentele controle op vervalste milieustickers.

Het voorbereiden en invoeren van een milieuzone vereist tijdige en duidelijke **communicatie** naar betrokken bewoners, bezoekers en vervoerders. Daarom stellen de lokale partners vaak samen een communicatieplan op om burgers en ondernemers te informeren over de milieuzone. Bij het invoeren van een milieuzone, wordt meestal gewerkt met een testperiode. Deze periode wordt niet alleen gebruikt om systemen en camera's uit testen, maar ook als middel om te communiceren. Eigenaren van auto's die niet aan de vereisten voldoen, ontvangen in de testperiode een brief wanneer zij met deze auto in de milieuzone rijden. In de brief worden zij gewaarschuwd dat zij een boete ontvangen, mochten zij na de testperiode opnieuw met dit voertuig in de milieuzone rijden. Auto-eigenaren die nadien een boete ontvangen, krijgen in de begeleidende brief te lezen dat de boetes naar het Rijk gaan. Onder de communicatie valt ook het opzetten van een helpdesk om vragen van burgers te beantwoorden. In Utrecht kreeg deze helpdesk in totaal 20.000 vragen binnen.

Eenmaal definitief ingevoerd, moeten de effecten van het invoeren van de milieuzone op de luchtkwaliteit regelmatig worden **gemonitord**. Zo kan worden bepaald in hoeverre de milieuzone een verbetering van de luchtkwaliteit oplevert.

Het **voorbereiden en implementeren van bovenstaande zaken vraagt extra inzet van een gemeente**. Zowel Rotterdam als Utrecht hebben daartoe een projectorganisatie opgezet, met ongeveer 3-4 beleidsmakers (fte) voor voorbereiding, handhaving en coördinatie. Ook is er gebruik gemaakt van ambtenaren van verkeer en vervoer (configuratie borden) en ICT (functioneel maken systemen) en een verkeersjurist. Beide gemeentes richtten daarnaast een helpdesk op (3-4 medewerkers) om vragen van burgers te beantwoorden. In Rotterdam werden daartoe uitzendmedewerkers aangenomen, terwijl in Utrecht eigen mensen vanuit de gemeente werden ingezet.

Ook in Duitse steden zijn vergelijkbare voorzieningen getroffen om de invoering van de milieuzone te begeleiden en te ondersteunen. Uit interviews met Duitse overheidsdiensten komt het beeld naar voren dat bij de toepassing van de Duitse werkwijze de inzet van beleidsmedewerkers beperkter is (1-2 fte). Daarbij valt op dat Duitse steden de opbrengsten van de boetes die aan overtreders worden opgelegd niet hoeven af te dragen aan de staat.

Vertaling inzichten andere steden naar effecten voor Maastricht

Maastricht zal **extra capaciteit in de gemeentelijke organisatie vrij moeten maken** om bovengenoemde zaken voor te bereiden en te implementeren. Naar inschatting (op basis van ervaringen Rotterdam en Utrecht) gaat het tijdens de voorbereidingsperiode om minimaal 3-4 fte voor onder meer coördinatie en het opstellen van beleidsregels en een handhavingsplan. Daarnaast is de inzet vereist van 2-3 medewerkers verkeer en vervoer (voor enkele dag/dagen per week) voor de configuratie van borden en aanpassing van de ICT. Ook moet een helpdesk voor vragen van burgers worden opgezet (ca. 3 medewerkers, al dan niet via een uitzendorganisatie) en een verkeersjurist worden ingeschakeld. Omdat er in Maastricht

relatief veel buitenlandse wagens rijden, zullen er meer BOA's moeten worden ingezet voor staande houding dan in vergelijkbare Nederlandse steden, tenzij gekozen wordt voor het Euregionale milieuvignet als controlemiddel.

Daarnaast zal er **moeten worden geïnvesteerd in de aanschaf/aanpassing van camera's en IT-systemen**. Eenmaal ingevoerd is er ook onderhoud en beheer noodzakelijk. Een harde inschatting van de externe kosten is in deze fase van de voorbereidingen nog niet te maken. Op basis van ervaringen in Rotterdam en Utrecht zal dit gaan om een initiële investering van minimaal meerdere tonnen euro's en jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud van camerasystemen ter grootte van ruim een ton.

Indien gekozen wordt voor camerabewaking op de punten waar de milieuzone wordt ingereden (= uitbreiding bestaande systeem Statensingel), moeten op ruim 25 locaties camera's worden aangebracht (zie ook figuur 1.1 in hoofdstuk 1, waarop deze locaties zijn gemarkeerd. Een globale verkenning van kosten per camera-positie maakt duidelijk dat het plaatsen van deze 25 camera's een totale investering van € 300.000-500.000 vraagt.

Voor een meer exacte bepaling van de omvang van de benodigde investeringen en van de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud zal een offerte opgevraagd moeten worden bij de leverancier van het systeem van de gemeente Maastricht.

Op basis van de ervaringen in andere steden adviseren wij om in overleg met de relevante diensten binnen de gemeente Maastricht een begroting op hoofdlijnen op te stellen die zowel ingaat op de benodigde inzet in manuren, investeringen en exploitatiekosten. De ervaring van andere gemeenten kan hierbij benut worden.

Gevolgen voor de haalbaarheid

Invoering van een integrale milieuzone **vraagt additionele inspanningen van de gemeente in termen van inzet van mankracht/capaciteit en directe kosten**. De benodigde capaciteit voor de voorbereidingen kan niet binnen de gemeentelijke organisatie vrijgespeeld worden. Externe inhuur zal nodig zijn. De kosten komen minimaal uit op € 150.000,- tot € 300.000,- (gedurende een half jaar inzet van extra 4-6 medewerkers of inhuur, zoals beleidsmedewerkers, ICT'ers, communicatiespecialisten en medewerkers van de helpdesk).

Maastricht beschikt al deels over de onderliggende ICT-systemen en enkele camera's, maar toch is **bij toepassing van een systeem van handhaving met camera's** een relatief grote investering vereist van (naar verwachting van € 300.000-500.000,-) om de systemen aan te passen en het aantal camera's uit te breiden.

Bij keuze van **handhaving via milieustickers** blijven veel van de voorbereidende activiteiten noodzakelijk. Er zijn minder inspanningen nodig voor het begeleiden van de plaatsing van camera's (is overbodig) en aanpassing van ICT-systemen voor geautomatiseerde handhaving. Wel blijven aanpassingen nodig voor het implementeren van een systeem voor aanvragen, afgeven en bewaken van ontheffingen en koppeling van systemen naar de handhelds van de BOA's. Naar verwachting zal de extra personeelsinzet hierdoor met 25-30% afnemen.

2.3 Doorlooptijd invoering milieuzone

De doorlooptijd van het voorbereiden en invoeren van de milieuzone worden in deze paragraaf behandeld.

Samenvatting leereffecten elders

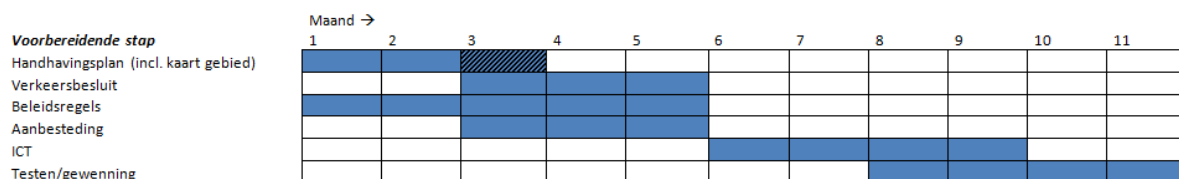
Op basis van ervaringen in Rotterdam en Utrecht is in deze paragraaf inzichtelijk gemaakt met hoeveel doorlooptijd **minimaal** rekening moet worden gehouden bij het voorbereiden en invoeren van een milieuzone indien de gebruikelijke werkwijze voor dergelijke grootschalige aanpassingen worden gevolgd.

De ervaring van deze steden leert dat het opstellen en implementeren van een handhavingsplan (inclusief kaart van het gebied met locatie camera's, bebording etc.) naar verwachting enkele maanden kost. In diezelfde periode kan ook worden begonnen met het opstellen van beleidsregels (waaronder ontheffingenbeleid en verkeersbesluit). Na vaststelling van het verkeerbesluit (enkele maanden voorafgegaan door een raadsbesluit), volgt een wettelijke inspraaktermijn van enkele maanden. Na een (positieve) afhandeling van de inspraakreacties is de milieuzone definitief. Gedurende de afhandeling van de wettelijk bezwaar- en beroepsprocedures mag de milieuzone gewoon van kracht zijn.

De aanbesteding voor aanschaf en installatie van camera's en systemen neemt enkele maanden in beslag. Het implementeren van de ICT-systemen (denk aan maken functioneel ontwerp en aanpassing van de software) neemt ook de nodige tijd in beslag. Ook zijn er nog minimaal enkele maanden nodig om alle apparatuur en systemen te testen. Overtreding van de milieuzone wordt in die periode gedoogd.

Figuur 2.2 geeft inzicht in het tijdspad van de verschillende activiteiten op basis van de ervaringen van andere Nederlandse steden.

Figuur 2.2 Tijdsvenster voorbereiden en implementeren milieuzone (indicatie)



Door bepaalde activiteiten parallel te laten plaatsvinden, kan tijd gewonnen worden, maar dit brengt het risico op extra kosten met zich mee omdat mogelijk aanpassingen in ICT nodig zijn als gevolg van veranderingen die bij de andere activiteiten tijdens de voorbereiding moeten worden doorgevoerd.

Vertaling inzichten andere steden naar effecten voor Maastricht

De minimale doorlooptijd op basis van de ervaringen in andere steden is 8 tot 9 maanden (informatie van gemeente Rotterdam en Utrecht). Dit betekent wel dat alle activiteiten gestroomlijnd uitgevoerd moeten worden en er voldoende capaciteit op korte termijn beschikbaar moet zijn om alle werkzaamheden te verrichten. Ervaringen elders leren dat hier nog de nodige risico's op vertraging zijn. Als er op 1 december 2018 een collegebesluit tot invoering van de milieuzone in Maastricht ligt, zal de beoogde invoeringsdatum op zijn vroegst op 1 augustus 2018 liggen. Daar bovenop komt nog een testperiode/gedoogperiode van minimaal 3 tot 6 maanden, die vooral van belang is om de bewoners en bezoekers van de stad in staat te stellen om aan de nieuwe eisen te voldoen.

Gevolgen voor de haalbaarheid

De beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2018 is niet realistisch. De voorbereidende stappen tot het invoeren van de milieuzone zijn op zijn vroegst op 1 maart 2018 afgerond. Vanaf die datum zou dan kunnen worden gestart met een testperiode (of gedoogperiode) tot 1 september 2018 waarin alle systemen worden getest en waarin nog geen boetes worden uitgeschreven. Rekening houdend met mogelijke vertraging in de voorbereiding, betekent dit dat pas na de zomer van 2018 de eerste effecten zichtbaar zullen worden. Gezien de eerdere constatering van RHDHV dat het grootste effect bereikt kan worden door invoering van de milieuzone op 1 januari 2018, staat dit op gespannen voet met de gewenste effectiviteit en daarmee het draagvlak. Effectief zal de milieuzone op zijn vroegst eind 2018 operationeel kunnen zijn.

2.4 Draagvlak inwoners en ondernemers

In deze paragraaf wordt in beeld gebracht met welke weerstand van inwoners en ondernemers moeten worden rekening gehouden.

Samenvatting leereffecten elders

Het logistieke bedrijfsleven heeft op landelijk niveau afspraken met gemeenten gemaakt in het convenant milieuzones⁶ en in de **Green Deal ZES**. Maastricht heeft beide ondertekend waardoor deze afspraken ook gevolgen hebben voor de gemeente Maastricht. Er is hiermee een kader ontstaan waarmee de samenwerking voor het doorvoeren van nieuwe maatregelen bij voorkeur in onderlinge samenwerking moet plaatsvinden.

⁶ De partijen die met elkaar het convenant milieuzones vrachtverkeer hebben afgesloten - de landelijke overheid, gemeenten en bedrijfsleven - hebben afgesproken het huidige regime voor milieuzones vrachtverkeer te verlengen tot en met 31 december 2019

Doordat inmiddels drie gemeenten (Amsterdam, Utrecht en Rotterdam) milieuzones voor bestel- en/of personenauto's hebben ingevoerd, is er een **eerste standaard** gezet voor het weren van de meest vervuilende voertuigen uit binnensteden. Deze drie steden hebben momenteel te maken met overschrijding van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Desondanks hebben deze steden gekozen voor **minder strenge normen in hun milieuzones dan de norm uit het advies van RHDHV aan de gemeente Maastricht**. Maastricht zal mogelijk bij gebruik van Duitse normen meer weerstand mogen verwachten dan in steden met milieuzones conform Nederlandse normen is ervaren.

Tabel 2.3 Normen milieuzone Utrecht, Rotterdam, Amsterdam en Duitsland (niet toegestaan zijn:)

	Utrecht	Rotterdam	Amsterdam	Duitsland
Vracht	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <4, datum eerste toelating voor 1-10-2005 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <4, datum eerste toelating voor 1-10-2005 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <4, datum eerste toelating voor 1-10-2005 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <4, datum eerste toelating voor 1-10-2005
Bestel	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <3, datum eerste toelating voor 1-1-2001 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <3, datum eerste toelating voor 1-1-2001 • Benzine/LPG met Euronorm <1, datum eerste toelating voor 1 juli 1992 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <3, datum eerste toelating voor 1-1-2000 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <4, datum eerste toelating voor 1-1-2006 • Benzine datum eerste toelating voor 31 december 1992
Personen-auto	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel met Euro-norm <3, datum eerste toelating voor 1-1-2001 • Geen milieuzone voor benzine-auto's 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel voor 1-1-2001 • Benzine/LPG met Euronorm <1, datum eerste toelating voor 1 juli 1992 	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • Diesel Euronorm <4, datum eerste toelating voor 1-1-2006 • Benzine datum eerste toelating voor 31 december 1992

Communicatie is van groot belang om met weerstand om te gaan. Dit kost tijd in de voorbereidingen (zie paragraaf 2.1), maar kan daarna juridische problemen voorkomen. Dit is echter geen garantie dat alle stakeholders soepel zullen meewerken. Ook draagt het bieden van een goede sloop- en stimuleringsregeling en het verlenen van ontheffingen voor bepaalde groepen (bijvoorbeeld invalidenvervoer) bij aan vermindering van de weerstand tegen de invoering van de milieuzone. Daarnaast zorgen hoge boetes voor minder draagvlak. In zowel Utrecht als Rotterdam zorgden specifieke actiegroepen voor de meeste weerstand.

Tegenstanders schakelen ook juridische middelen in om de besluitvorming over de invoering van de nieuwe voorschriften te beïnvloeden. Zeer recent heeft de rechtbank enkele eisers in het gelijk gesteld die bezwaar hadden aangetekend tegen het weren van oudere benzine-auto's in de binnenstad van Rotterdam. In de bijlage bij deze notitie is deze uitspraak en de reactie van de gemeente Rotterdam weergegeven. Inmiddels heeft de gemeente Rotterdam het verkeersbesluit naar aanleiding van deze uitspraak herzien, en geldt de milieuzone in Rotterdam weer voor benzineauto's van vóór juli 1992.

Opbrengsten inventarisatie per doelgroep

In tabel 2.4 is op basis van de thans beschikbare informatie een overzicht opgenomen van de inventarisatie onder de verschillende doelgroepen.

Tabel 2.4 Samenvatting effecten en gevolgen voor opstelling in proces door doelgroepen

Doelgroepen	Effect milieuzone	Mogelijk gevolg voor opstelling doelgroep	Informatiebron
1 Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> Distributie met bestelen vrachtauto's alleen met voertuigen die aan de norm voldoen Zowel lokale ondernemers als ondernemers van buiten de stad/regio 	<ul style="list-style-type: none"> Weerstand ivm gevolgd proces (uitbreiding voor vrachtverkeer strijdig met convenant milieuzone) Goede relatie optimalisering stadslogistiek komt onder druk 	<ul style="list-style-type: none"> Gesprek EVOfenedex Ervaringen andere steden
2 Ondernemers met een bezoekersfunctie (horeca en detailhandel)	<ul style="list-style-type: none"> Drempel voor bezoekers en toeleveranciers Bij handhaving met milieusticker moet elke bezoeker voor bezoek aan Maastricht dit geregeld hebben 	<ul style="list-style-type: none"> Vrees voor omzetting door maatregel Weerstand tegen extra drempels voor bezoekers van buiten de stad 	<ul style="list-style-type: none"> Ervaringen andere steden Inbreng ANWB in Platform Luchtkwaliteit
3 Marktondernemers	<ul style="list-style-type: none"> Wagenpark is gemiddeld oud, kans is groot dat een deel van de ondernemers niet aan de eisen voldoet. Dagontheffing door frequentie bezoek niet bruikbaar 	<ul style="list-style-type: none"> Vrees voor omzetting of grote investering in voertuig om markt in Maastricht te kunnen bedienen Roep op ontheffing / hardheidsclausule 	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek BCI in opdracht van gemeente Amsterdam Inbreng van CVAH tijdens 2^e Platform Luchtkwaliteit
4 Eigenaren historische voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> Stallen historische voertuigen in stad niet langer mogelijk Hierdoor hogere kosten en drempels voor eigenaren 	<ul style="list-style-type: none"> Oproep voor generieke uitzondering voor mobiel erfgoed 	<ul style="list-style-type: none"> Ervaringen andere steden Input FEHAC in Platform Luchtkwaliteit
5 Bewoners met auto's die niet aan de eisen voldoen	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering luchtkwaliteit in eigen woonomgeving Voertuig is niet meer in directe omgeving woning te gebruiken Noodzaak tot afstoten of vervangen voertuig / parkeren buiten de milieuzone 	<ul style="list-style-type: none"> Potentieel succesvol beroep van eigenaren oude benzinevoertuigen Mogelijk beroep op gebrek aan proportionaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> Ervaringen andere steden Inbreng ANWB in Platform Luchtkwaliteit Rechtszaken
6 Bewoners die veel bezoek ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering luchtkwaliteit in eigen woonomgeving Bezoekers met niet conforme voertuigen moeten alternatief vinden 	<ul style="list-style-type: none"> Oproep voor simpele ontheffingsregeling 	<ul style="list-style-type: none"> Inbreng ANWB in Platform Luchtkwaliteit

Doelgroepen	Effect milieuzone	Mogelijk gevolg voor opstelling doelgroep	Informatiebron
7 Overige bewoners	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering luchtkwaliteit in eigen woonomgeving 	<ul style="list-style-type: none"> • Staan positief tegenover invoering milieuzone 	<ul style="list-style-type: none"> • Inbreng Klaor Loch in Platform Luchtkwaliteit • Ervaringen andere steden
8 Werknemers in de milieuzone (forensen)	<ul style="list-style-type: none"> • Indien auto niet aan de norm voldoet alternatieven nodig (zie groep 4 hierboven) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding van standpunt/inbreng ondernemers 	<ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen andere steden • Inbreng ANWB in Platform Luchtkwaliteit

Vertaling inzichten andere steden naar effecten voor Maastricht

Uitbreiding van de bestaande milieuzone op de Statensingel naar de gehele binnenstad en invoering van een milieuzone voor bestelvoertuigen past niet goed in de lopende samenwerking met de logistieke brancheorganisaties. Het beeld bestaat dat met de aanpak die in het kader van Beter Benutten (Maastricht Bereikbaar) en Green Deal ZES wordt gevolgd, een goed basis is ontstaan voor gemeenschappelijke maatregelen om de impact van goederenvervoer in de stad te verminderen. Hiermee zijn de afgelopen jaren al de nodige successen geboekt. Een “harde” maatregel zoals een milieuzone past volgens de belangenorganisaties minder goed in het traject dat sinds enkele jaren met het bedrijfsleven wordt afgelegd.

De mogelijke reactie van inwoners van de binnenstad en de daar gevestigde ondernemers is afhankelijk van de doelgroep waarin de desbetreffende bewoner / ondernemer zich bevindt, zie tabel 2.4. Gezien de impact op de inwoners met voertuigen die niet aan de nieuwe eisen voldoen en de ervaringen in de andere Nederlandse steden, mag verwacht worden dat onder deze doelgroepen de nodige weerstand gaat ontstaan. Eigenaren van oudere benzineauto's zullen, gezien de uitspraak in de casus Rotterdam, waarschijnlijk met succes een beroep op de rechter doen om deze categorie uit te sluiten⁷.

Gevolgen voor de haalbaarheid

Naar inschatting zullen specifieke groepen van ondernemers en bewoners zich verzetten tegen de invoering van een milieuzone, met vertraging tot gevolg. Dit betreft met name de gebruikers van voertuigen die niet aan de normen voldoen, waaronder de eigenaren van historische voertuigen.

⁷ Alhoewel de gemeente Rotterdam inmiddels de norm weer heeft ingevoerd met een aangevulde onderbouwing voor het weren van deze benzineauto's

2.5 Buitenlandse voertuigen en wijze van handhaven

Een punt van zorg is het relatief grote aandeel van buitenlandse voertuigen in het verkeersbeeld van Maastricht. Hiermee wijkt de situatie in Maastricht duidelijk af van die in andere Nederlandse steden. Voldoende handhaving van de naleving van de normen van de milieuzone door deze doelgroep is van groot belang voor zowel het draagvlak onder de bewoners en Nederlandse bezoekers van Maastricht (zie voorgaande paragraaf) als voor de effectiviteit van de milieuzone.

Gezien deze belangen is het essentieel om een effectief systeem voor handhaving van de milieuzone onder buitenlandse automobilisten op te zetten. Naar verwachting zal voor deze groep bij de inzet van uitsluitend camera's de handhaving minder streng zijn. Dit valt alleen op te lossen met extra inzet van BOA's met bijbehorende relatief hoge kosten of door een systeemwijziging naar een systeem van stickers zoals ook in Duitsland wordt toegepast. De opties zijn dus:

- Handhaven op kenteken (door BOA's of met camera's, het systeem dat ook toegepast wordt in de andere Nederlandse milieuzones) met aanvullende inzet van BOA's voor staandhouding buitenlandse voertuigen.
- Aansluiting zoeken bij het systeem van de Umweltplakette dat in Duitse steden wordt gehanteerd.

Als onderdeel van deze haalbaarheidsstudie is informatie in Duitsland verzameld over de werkwijze van de gemeenten en regio's in Nordrhein-Westfalen waar nu een milieuzone bestaat. In gesprekken met beleidsmedewerkers en handhavingsambtenaren van deze overheidsdiensten zijn inzichten verzameld over o.a. de gevolgen voor de interne werkwijze en de randvoorwaarden voor een succesvolle implementatie van de milieuzone.

Hieronder zijn de voor- en nadelen van beide opties kort in beeld gebracht.

Optie 1: Handhaven op kenteken

Voordelen

- Gelijkestelling van de werkwijze met die van andere Nederlandse steden. Doordat dezelfde systematiek wordt gehanteerd is deze werkwijze eenvoudiger uit te leggen aan de automobilist.
- Eenvoud; niemand hoeft zich te registreren en kan zonder aanvullende handelingen de milieuzone inrijden mits het voertuig aan de normen voldoet.
- Geen kosten voor de automobilist die aan de normen voldoet.
- Grootschalige handhaving mogelijk met ANPR, met uitzondering van buitenlandse voertuigen.

Nadelen

- Handhaving van buitenlandse voertuigen kan alleen door staande houding en een controle van datum eerste toelating aan de hand van het kentekenbewijs dat de bestuurder aan de BOA moet tonen. Dit vraagt om een extra inzet van capaciteit van BOA's die prioriteit moeten geven aan deze vorm van handhaving. Ook wordt hiermee de pakkans verkleind.
- Ondanks deze extra inspanningen is het effect op de luchtkwaliteit relatief beperkt. De dekkingsgraad van controles is bij inzet van BOA's veel lager dan bij gebruik van camerastelsels of scanauto's⁸. Naar verwachting zullen daardoor meer voertuigen die officieel niet zijn toegestaan de milieuzone betreden. Dit heeft een negatieve invloed op het te behalen effect van de milieuzone.
- Het systeem is uitsluitend geloofwaardig voor Nederlandse automobilisten als dagelijks zichtbaar is dat ook buitenlandse voertuigen worden gecontroleerd.

Optie 2: Aansluiten bij Umweltplakette-systeem van Duitse steden

Voordelen

- Gezien ligging van Maastricht in de grensregio met Duitsland beschikt een deel van de bewoners en bezoekers al over een Umweltplakette (hier zijn echter geen cijfers over beschikbaar).
- Door aan te sluiten bij de werkwijze in de Duitse steden wordt de handhaving van buitenlandse voertuigen veel gemakkelijker. Maar dit is nog steeds een duidelijke minderheid van alle voertuigen in de beoogde milieuzone.
- Geen investeringen door de gemeente Maastricht nodig in kentekencamera's of scanauto's.
- Vereenvoudiging controle door BOA (visueel op milieusticker en bij twijfel eventueel een kentekencheck), wat goed kan worden gecombineerd met parkeercontroles.

Nadelen

- In Nederland is met de Stuurgroep Milieuzones gekozen voor een systeem waarbij gebruik wordt gemaakt van handhaving op kenteken. Verwacht mag worden dat landelijke organisaties en overheden principieel bezwaar tegen een afwijkende oplossing zullen hebben.
- Deze oplossing is alleen mogelijk indien de eisen voor toelating in de binnenstad van Maastricht volledig overeenkomen met de Duitse normering⁹. Daarmee wordt dus ook de impliciete keuze voor de Duitse normen gemaakt, wat ook meer weerstand oproept. Indien in Duitsland de normen worden aanpast, kan dit betekenen dat Maastricht automatisch mee moet gaan.

⁸ Ervaringen van andere steden laten zien dat toepassing van ANPR tot een pakkans van 35-98% leidt.

⁹ Toepassing van de Duitse normen in Maastricht is een uitgangspunt van deze haalbaarheidsstudie

- Er moet meer ingezet worden op communicatie, omdat de aanpak afwijkt van milieuzones in andere steden en ook de doelgroep van eigenaren van voertuigen die in de zone toegelaten zijn over een sticker moeten beschikken. Iedereen moet immers een sticker aanschaffen van €12,50 kostprijs om de stad te kunnen bezoeken en aan te tonen dat de auto is toegelaten. De communicatie moet duidelijk maken dat Maastricht afwijkt van andere Nederlandse steden en extra verplichtingen oplegt aan de bezoekers uit de rest van Nederland.
- Verkrijgbaarheid van de sticker is een randvoorwaarde; hoe organiseer je dat bezoekers van Maastricht uit andere delen van Nederland tijdig een sticker kunnen aanschaffen? Is dat dan via de Duitse route of moet hiervoor een apart loket opgezet worden?
- Ook bij gebruik van stickers is inzet van BOA's nodig, tenzij het systeem wordt gecombineerd met handhaven op kenteken via ANPR.
- De vraag is of het proportioneel is om voor de handhaving van buitenlandse voertuigen alle bezoekers met deze maatregel te belasten.

Voor een besluit over het gebruik van de Duitse milieustickers in Maastricht zal nog een degelijke juridische toets uitgevoerd moeten worden naar de toelaatbaarheid van controle-middelen uit een ander EU land in een Nederlandse gemeente.

2.6 Compensatie inwoners en ondernemers

Samenvatting leereffecten elders

Zowel in Rotterdam als in Utrecht is een sloopregeling ingesteld voor auto's die niet aan de milieuzone voldoen. Bewoners en ondernemers krijgen via deze regeling subsidie, wanneer zij hun oude auto laten slopen. De sloopregeling zorgt voor vergroting van de effectiviteit van de milieuzone en draagt in grote mate bij aan het draagvlak van bewoners en ondernemers voor de milieuzone. In Rotterdam zijn met deze regeling 5.000 oude wagens van de weg gehaald. Per voertuig werd 1.000 tot 2.500 euro subsidie uitgekeerd. In Utrecht ging de regeling op voor 3.400 auto's en werd er gemiddeld 1.500 euro per auto uitgekeerd. Ook was er een 'vroegboek korting' (200 euro extra compensatie) voor eigenaren van auto's die zich in het eerste halfjaar meldden voor de regeling.

Het invoeren van de sloopregeling vraagt om een gedegen voorbereiding. Er moet een inschatting worden gemaakt van de aantallen voertuigen die voor de regeling in aanmerking komen. Dit kan op basis van RDW-voertuiggegevens van kentekenhouders die gevestigd zijn binnen de beoogde milieuzone. Op basis van ervaringen in Utrecht en Rotterdam zullen naar verwachting niet alle voertuigen die voor de sloopregeling in aanmerkingen komen, worden aangemeld. Daarnaast moet er budget voor subsidies worden vrijgemaakt. In beide gemeentes zijn over de sloopregeling veel vragen gesteld in de gemeenteraad. Ook was er discussie over de hoogte van de uit te keren bedragen.

Naast een sloopregeling bestaat er ook de mogelijkheid gebruik te maken van een ontheffing. In bijlage 4 zijn de voorwaarden voor de verschillende ontheffingen voor de milieuzone in Utrecht opgenomen.

Vertaling inzichten andere steden naar effecten voor Maastricht

Het beschikbaar stellen van een afdoende systeem van ontheffingen voor verschillende doelgroepen en het instellen van een sloopregeling draagt bij aan het realiseren van voldoende draagvlak onder bewoners en ondernemers voor een milieuzone in Maastricht.

Om inzichtelijk te maken hoeveel voertuigen voor een sloopregeling in aanmerking zouden kunnen komen, is een analyse gemaakt van het wagenpark van kentekenhouders die gevestigd zijn binnen de beoogde milieuzone (o.b.v. RDW gegevens). Voor zowel personen-, bestel-, als vrachtauto's is in beeld gebracht hoeveel voertuigen niet voldoen aan normen die gelden voor milieuzones in Duitsland (deze zijn ook voor Maastricht voorgesteld) enerzijds en in Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht) anderzijds¹⁰.

Het hanteren van de (strengere) Duitse normen levert een veel groter aantal voertuigen op dat de milieuzone niet in mag, dan wanneer wordt uitgegaan van de Nederlandse normen¹¹. In tabel 2.5 en grafieken zijn deze gegevens toegelicht

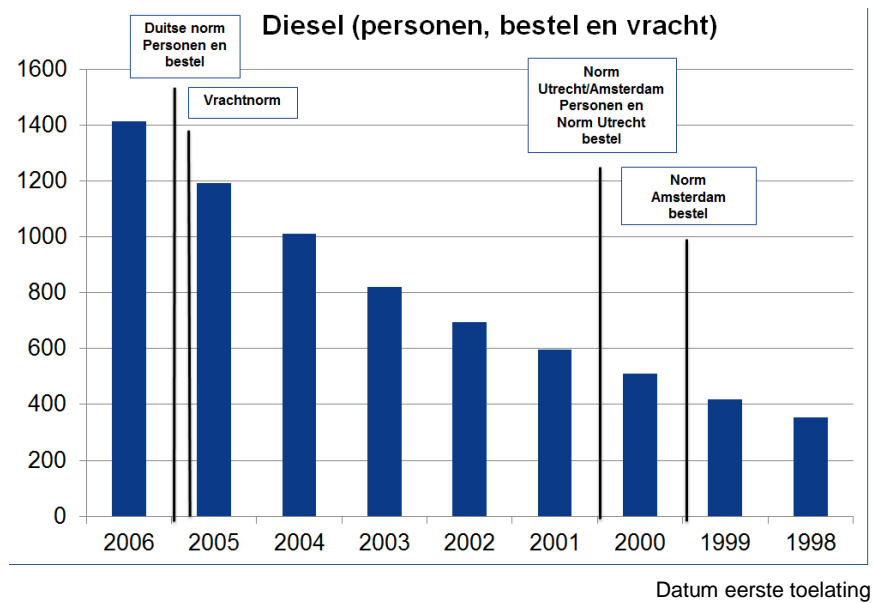
Tabel 2.5 Aantallen niet toegelaten voertuigen van ingezetenen milieuzone bij toepassing Duitse normen

Voertuigtype	Brandstof	Ondernemer	Particulier	Totaal
Personenauto	Diesel	32	546	578
	Benzine	210	1005	1215
Bestelauto	Diesel	146	418	564
	Benzine	11	59	70
Vrachtauto	Diesel	18	32	50

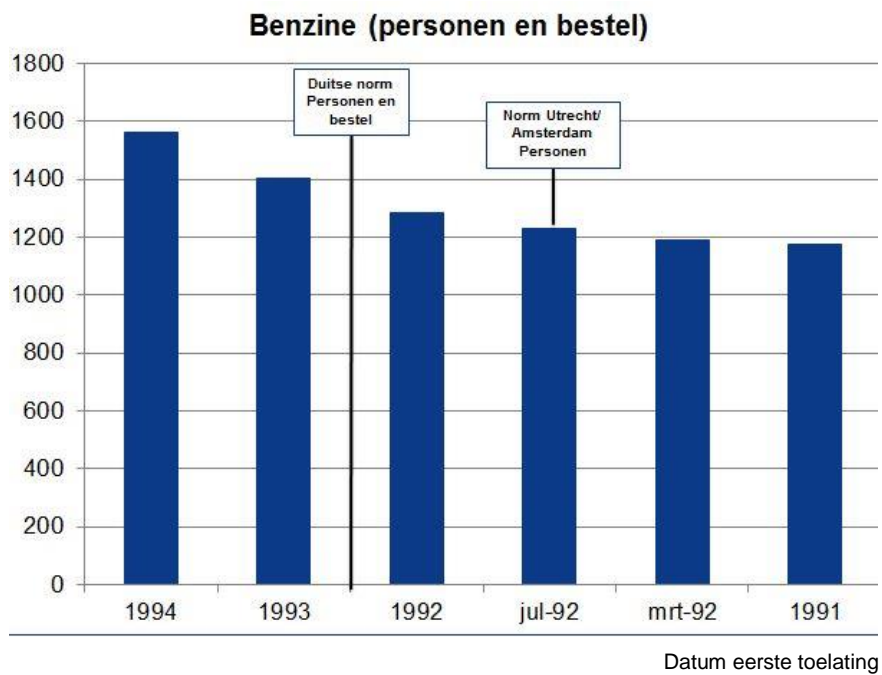
¹⁰ Zie pagina 20 tabel 2.3 voor de normen in de verschillende steden

¹¹ In bijlage 3 zijn de achterliggende cijfers in een tabel opgenomen met aantallen voertuigen die niet aan de Duitse / Nederlandse normen voldoen, uitgesplitst naar type voertuig, brandstof en particulier/ondernemer

Figuur 2.3 Aantal dieselvoertuigen binnen beoogde milieuzone Maastricht dat niet voldoet aan normen (cumulatief)



Figuur 2.4 Aantal benzinevoertuigen binnen beoogde milieuzone Maastricht dat niet voldoet aan normen



Bij het hanteren van de Duitse normen worden in totaal 2.477 voertuigen niet in de milieuzone toegelaten, waarvan:

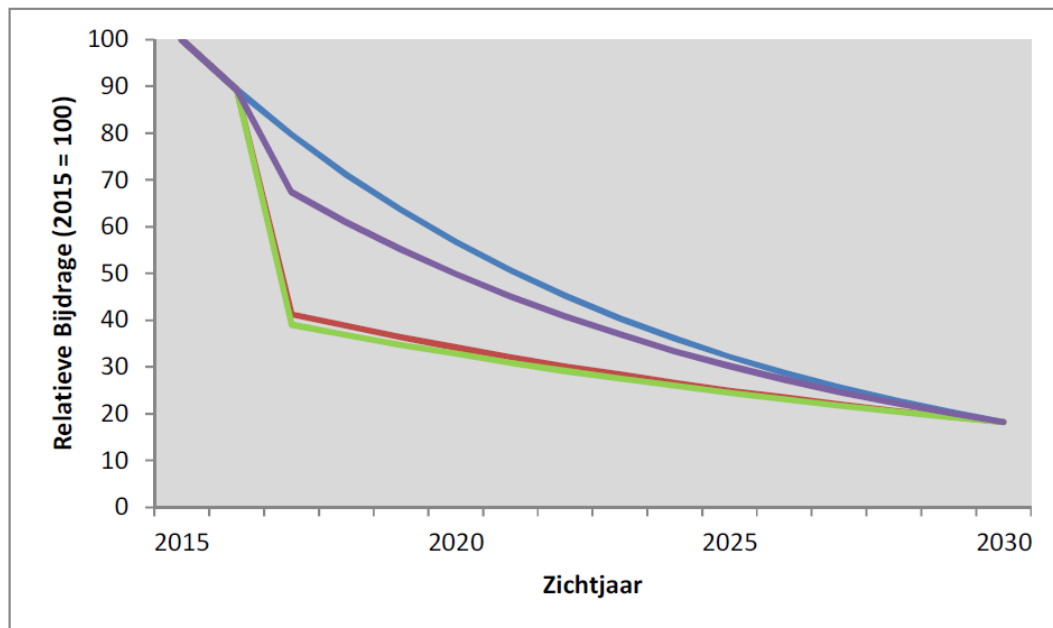
- 1793 personenauto's (578 diesel en 1.215 benzine)
- 643 bestelauto's (564 diesel en 70 benzine)
- 50 vrachtauto's

Dit is 47% hoger dan bij toepassing van de normen die op dit moment in de milieuzones in andere Nederlandse steden (Utrecht, Rotterdam, Amsterdam) worden toegepast. Als wordt uitgegaan van deze normen, loopt het aantal niet toegestane voertuigen met 32% (788 voertuigen) terug naar **in totaal 1689 voertuigen**, waarvan:

- 1373 personenauto's (211 diesel en 1162 benzine)
- 266 bestelauto's
- 50 vrachtauto's.

Toepassing van de normen die in andere Nederlandse steden van kracht zijn leidt echter tot een duidelijk kleiner effect op de luchtkwaliteit in Maastricht. Zie ter illustratie het figuur 2.5 uit de studie van RHDHV voor de verschillen in effecten voor het bestelverkeer (volgende pagina). Het Duitse model gaat uit van het weren van Euro 3 en ouder (rode lijn), toepassing van de normen van de Nederlandse steden is weergegeven door de paarse lijn.

Figuur 2.5 Effect 100% weren van Euro 2- (paars), Euro 3- (rood) en Euro 4- (groen) bestelauto's in de milieuzone ten opzichte van autonome ontwikkeling



Bron: Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht (2016), RHDHV i.o.v. gemeente Maastricht

Uitgaande van een bandbreedte van Euro 1.000-2.500 subsidie per voertuig, levert het instellen van een sloopregeling voor bewoners en ondernemers van de beoogde milieuzone de volgende kosten voor de gemeente Maastricht op:

- Bij hanteren Duitse normen: € 2.477.000 tot € 6.192.500
- Bij hanteren Nederlandse normen: € 1.689.000 tot € 4.222.500

Deze kosten zullen in de praktijk minder hoog zijn. Niet alle voertuigen die ervoor in aanmerking komen, zullen voor de sloopregeling worden aangemeld. Daarnaast is het waarschijnlijk dat bij het toepassen van de Duitse normen, slechts een deel van de (daarvoor in aanmerking komende) voertuigen wordt gesloopt. Voertuigen die volgens de Duitse norm kunnen worden aangemeld voor de sloopregeling zijn immers jonger dan die volgens de Nederlandse norm. Dit vraagt om een extra prikkel aan de eigenaar van het voertuig om in een jongere auto te investeren.

Indien de gemeente ook bewoners en ondernemers buiten de milieuzone in Maastricht wil compenseren, zullen de kosten naar verwachting verder oplopen (een grotere groep eigenaren van voertuigen komt dan in aanmerking voor de sloopregeling).¹²

Een alternatief voor het slopen van voertuigen is het verlenen van ontheffingen aan eigenaren van voertuigen die slechts incidenteel gebruikt worden, zoals klassiekers. Dan kan bijvoorbeeld maximaal 12 keer per jaar met dit voertuig gereden worden en kan het voertuig in de milieuzone geparkeerd worden. Dit vraagt om extra aandacht in de handhaving (bijvoorbeeld werkwijze handhaving geparkeerde voertuigen). Daarnaast is het aantal echte klassiekers in het wagenpark in Maastricht relatief beperkt. Het betreft 623 voertuigen, circa 25 % van het totaal aantal voertuigen dat niet aan de Duitse normen voldoet.

Het is lastig vooraf vast te stellen welke verdeling verwacht mag worden tussen slopen of gebruik maken van een ontheffing. In Rotterdam is niet geregistreerd hoeveel auto's geen gebruik van de sloopregeling hebben gemaakt vanwege een verleende ontheffing.

Gevolgen voor de haalbaarheid

Het instellen van een sloopregeling voor bewoners en ondernemers van de milieuzone brengt naar verwachting hoge kosten met zich mee bij het hanteren van de Duitse normen. Wanneer wordt uitgegaan van Nederlandse normen komen aanzienlijk minder voertuigen in aanmerking voor de sloopregeling, maar gaat het nog altijd om een grote groep. Ook het hanteren van de Nederlandse normen moet de gemeente Maastricht dus rekening houden met deze kosten, alhoewel dan lager. Wanneer de gemeente ook bewoners en ondernemers buiten de milieuzone in Maastricht wil compenseren, vallen de kosten naar verwachting nog hoger uit (er komt dan een grotere groep voertuigen in aanmerking voor subsidie).

2.7 Samenvatting inzichten en voorlopige conclusies

In deze paragraaf is een korte samenvatting van de inzichten uit voorgaande paragrafen opgenomen en zijn hierop voorlopige conclusies uitgewerkt.

¹² Er is echter niet bekend hoeveel en hoe vaak auto's van buiten de milieuzone (maar geregistreerd binnen de gemeente Maastricht) het gebied van de (beoogde) milieuzone betreden.

Algemeen

Het voorbereiden en invoeren van de milieuzone vraagt **additionele inspanningen van de gemeente** met betrekking tot inzet van capaciteit, directe kosten (borden en ICT) en financiering van de sloopregeling. Dit heeft negatieve gevolgen voor de gewenste doorlooptijd (kan snel genoeg capaciteit vrijgemaakt worden?) en de interne kosten voor de gemeente. Het invoeren van een milieuzone levert naar verwachting **weerstand** op bij specifieke doelgroepen onder inwoners van de binnenstad en daar gevestigde ondernemers, maar ook van ondernemers die de stad beleveren en bezoekers. Dit gaat in het bijzonder op bij hanteren van de (strengere) Duitse normen. Handhaving van buitenlandse voertuigen met het systeem dat in andere Nederlandse steden wordt toegepast (handhaven op kenteken) is moeilijk, terwijl juist deze groep veel in de beoogde milieuzone van Maastricht voorkomt. Dit ondergraaft het draagvlak van bewoners en ondernemers en zorgt tevens voor mogelijke vertraging bij invoering. Toepassing van handhaving met behulp van de Euregionale milieustickers kan de kosten en inzet van de gemeente voor handhaving verminderen.

Kosten en effect

De totale investeringen door de gemeente Maastricht voor invoering van de milieuzone bedragen minimaal 300.000 tot 500.000 Euro. Indien gekozen wordt voor een sluitende handhaving op kenteken met gebruik van camera's op alle toegangspunten van de milieuzone, loopt dit op tot naar schatting een miljoen euro. Dit bedrag is nodig voor het aanpassen van de interne systemen, communicatie, aanpassen bebording, opzetten systeem van handhaving en ondersteuning van het gemeentelijk apparaat om alle wijzigingen tijdig in te kunnen voeren. Gezien de impact op het wagenpark van bewoners en ondernemers in de binnenstad van Maastricht, lijkt ook de investering in een sloopregeling noodzakelijk om de weerstand bij deze groepen tegen de invoering van de milieuzone weg te nemen. De verwachte kosten van deze regeling zijn hoog. Uitgaande van een bandbreedte van 1.000-2.500 euro subsidie per voertuig (conform toepassing in andere Nederlandse steden), bedragen de kosten bij het hanteren van de Duitse normen maximaal 2,5 tot ruim 6 miljoen Euro. In andere Nederlandse steden heeft slechts een deel van het wagenpark dat daarvoor in aanmerking kwam gebruik gemaakt van de sloopregeling.

Vorbereiden van deze maatregelen kost tijd. Naar verwachting worden hierdoor de effecten van de invoering van de milieuzone niet voor 2019 zichtbaar. De effectiviteit van de milieuzone loopt daardoor ook terug (zie ook de conclusies uit het rapport van RHDHV, vanaf 2025 worden er van het pakket geen effecten meer verwacht.¹³). Van de vijf jaar waarin nog effecten te verwachten zijn is dan al 1 jaar verlopen door vertraging in de invoering.

¹³ RHDHV, pagina 31: het pakket van kansrijke maatregelen heeft tot in ieder geval 5 jaar na invoering van de milieuzone een effect op de luchtkwaliteit. De berekende effecten zijn daarom in ieder geval over een periode van 5 jaar te verwachten. Daarna zullen de effecten (verder) afnemen en vanaf 2025 worden er van het pakket geen effecten meer verwacht.

Hoofdstuk 3 **Stadslogistieke maatregelen**

3.1 Overzicht beleid en maatregelen

Vanuit verschillende programma's wordt in Maastricht gewerkt aan efficiënte en schone stadslogistiek.

- De gemeente Maastricht heeft sinds 2009 meegewerkt aan de realisatie van een vestiging van Binnenstadservice in Maastricht. Vanuit de nieuwe locatie op het bedrijventerrein Beatrixhaven biedt Binnenstadservice de mogelijkheden voor gebundelde bevoorrading van de binnenstad.
- Vanuit het landelijke Beter Benutten programma/Maastricht Bereikbaar is een logistiek makelaar aangesteld die maatwerkadvies geeft aan bedrijven die in de spitsuren met vrachtvoertuigen gebruik maken van de wegen in Zuid Limburg. Dit moet leiden tot aanpassing van gedrag. De logistiek makelaar behoort tot het team van Maastricht Bereikbaar, dat als taak heeft het aantal voertuigen in de spits te verminderen, daarmee het aantal voertuigverliesuren terug te dringen waardoor de stad en regio aantrekkelijker, duurzamer en bereikbaarder wordt.
- Vanuit de Green Deal ZES is de pilot Stop&Drop gestart, maar tot op heden wordt hier nog niet op grote schaal gebruik van gemaakt. Om de uitstoot (en geluid) van koelinstallaties te verminderen is er een start gemaakt met een proef waarbij chauffeurs de koelinstallaties van hun vrachtwagens tijdelijk aansluiten op elektriciteit tijdens het bevoorraden van horeca-ondernemers in de binnenstad ("walstroom"). De pilot met één stroompunt op het Vrijthof is inmiddels ten einde. Momenteel wordt met marktpartijen bekeken hoe de stroompunten breder kunnen worden uitgerold in de binnenstad. Er wordt nu concreet gewerkt aan een vervolgonderzoek met 6 tot 10 locaties waar stroompunten aangelegd gaan worden (de 3 pleinen: Vrijthof, OLV, Markt en enkele locaties in Wyck). Hiervoor werkt Maastricht Bereikbaar samen met enkele horecaleveranciers. Bij succes is het de bedoeling de aanpak verder uit te rollen en zullen leveranciers verplicht worden om de dieselgenerator voor hun koelwagens hierop aan te sluiten wanneer zij komen laden/lossen.
- Maastricht Bereikbaar heeft een experiment opgezet waarbij maximaal 10 e-cargobikes voor een half jaar ter beschikking komen om zo ook het bestelverkeer van bestelbus naar e-cargobike te krijgen (voor die stromen die zich daarvoor lenen). Het gaat hierbij om in te zetten op bewustwording en gedragsverandering. De eerste aanvragen hiervoor zijn binnen en gehonoreerd.
- Vanuit Maastricht Bereikbaar/Beter Benutten is gestart met een brede gebiedsaanpak in het stadsdeel Wyck. Deze bestaat o.a. uit een intensieve samenwerking met de ondernemers en een integrale aanpak van bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Hier maakt o.a. een parkeervisie deel van uit. Door het instellen van

korter parkeren in de nabijheid van winkels, zijn er meer plekken beschikbaar voor bezoekers. Verder wordt ingezet op meervoudig ruimtegebruik waarbij 's ochtends bijvoorbeeld wordt gelost en geladen en daarna geparkeerd; er wordt slimme technologie ingezet om dit concept te testen en de plekken slim te beheren. Er is veel dialoog tussen ondernemers en de gemeente, bijvoorbeeld over het autoluw-maken en de laad- en loslocaties. Daarnaast wordt er geëxperimenteerd met schonere en stillere bevoorrading van de ondernemers om de logistieke uitdaging van Wyck op te lossen. Ook komt er een servicecentrum dat een centrale rol kan gaan spelen in de stedelijke distributie binnen de wijk. Ten slotte wordt op dit moment onderzocht of afvalstromen collectief kunnen worden ingezameld.

Zowel Maastricht Bereikbaar als de logistieke belangenorganisaties merken op dat naar verwachting maatregelen gericht op duurzame stadslogistiek op termijn meer effect hebben op verbetering van de luchtkwaliteit dan het invoeren van een integrale milieuzone, mede gezien de snelle ontwikkelingen rondom de autonome verschoning van het wagenpark. Daarnaast zorgen deze maatregelen niet alleen voor een verbetering in luchtkwaliteit, maar ook voor een kwaliteitsimpuls van de binnenstad (bijvoorbeeld veiliger en aantrekkelijker).

3.2 Analyse impact op luchtkwaliteit

De gemeente Maastricht heeft ook behoefte aan inzicht in de effectiviteit van maatregelen rond efficiënte stadslogistiek om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daar is geen specifiek onderzoek naar gedaan binnen Maastricht. Wel zijn er landelijk in een eerder stadium evaluaties en verkenningen uitgevoerd waarmee een indicatie kan worden gegeven van de effectiviteit van deze maatregelen. Relevant voor Maastricht is de rapportage van TNO over de lokale effecten van Binnenstadservice op en in het centrum van Nijmegen (2009) en de quickscan die BCI, TNO en DHV in 2013 hebben uitgevoerd voor de Ambassadeur Stedelijke Distributie.

Studie effectiviteit bundeling via Binnenstadservice

In de analyse van TNO is met name ingegaan op de effecten van bundeling van ladingstromen via een stadsdistributiecentrum (Binnenstadservice) in Nijmegen. Dit is representatief voor maatregelen waarmee de beladingsgraad van voertuigen in binnensteden wordt verhoogd en fijndistributie verschuift van vrachtauto's naar (schone) bestelvoertuigen.

De berekende effecten van deze maatregel op de verbetering van de luchtkwaliteit zijn minimaal. Er zijn in de case study voor Nijmegen nauwelijks tot geen verschillen waar te nemen tussen de verschillende scenario's. Dit komt door de grote hoeveelheid overig personen- en busverkeer en door de hoge natuurlijke achtergrondconcentratie PM₁₀ en NO₂. Beide omstandigheden zijn ook voor Maastricht relevant. Mogelijk kan de verbreding van de inzet van bundeling het effect wat groter maken. In Nijmegen is gerekend met ongeveer 100 winkels die de aanvoerstromen via Binnenstadservice (BSS) bundelen. De auteurs tekenen

aan dat in steden waar (relevant) bevoorradend verkeer een groter percentage van het totale verkeer uitmaakt het te verwachten is dat BSS een positiever effect zal hebben op de luchtkwaliteit dan dat in Nijmegen het geval was. Gelet op de actieve inzet van binnenstad-ondernemers in Maastricht en logistieke partijen om de bundelingsgraad ook de komende jaren te vergroten, mag verwacht worden dat de impact van deze maatregelen op de luchtkwaliteit in Maastricht groter zal zijn dan uit de studie voor Nijmegen naar voren komt. Substantiële verbetering lijkt ook onder dergelijke omstandigheden – gezien de uitkomsten van de berekeningen voor Nijmegen – niet te verwachten.

Landelijke quick scan

In deze quick scan zijn op verzoek van de Ambassadeur Stedelijke Distributie de effecten in beeld gebracht van een actief beleid op het terrein van stedelijke distributie, gericht op bundeling, routing goederenvervoer, straatmanagement, venstertijden en beheer van laad- en losplaatsen. Deze quick scan is uitgevoerd door experts van BCI, TNO en RHDHV op basis van bestaand onderzoeksmateriaal en expert opinions. De resultaten zijn samengevat in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Effecten maatregelen stedelijke distributie voor luchtkwaliteit

maatregel	Milieu				
	gemiddeld effect	Emissies PM10 of Nox	Concentratie PM10 of Nox	Emissie CO2	Volks-gezondheid
Venstertijden	ca.- 0.05 µg	daalt (0-10%)	0,1 a 0,2 µg	daalt (0-10%)	nb
Dagrandidistributie	< -0.05 µg	- 0-50% voertuigniveau buiten stad	daalt beperkt	0 -20% ketenniveau	nb
Bundelen	ca.- 0.1 µg	ca.- 0.1 µg	0 - 0,2 µg	ca.- 0.1 µg	nb
Laad- en losplaatsen	< -0.05 µg	daalt beperkt	daalt zeer beperkt	daalt beperkt	nb
Routing goederenvervoer	< -0.05 µg	daalt beperkt	daalt zeer beperkt	daalt beperkt	nb
Straatmanagement	< -0.05 µg	0 / zeer beperkt	0	0 / zeer beperkt	nb
Milieu-eisen vrachtverkeer	ca.- 0.1 µg	daalt	0,1 a 0,2 µg	0	nb
Informatievoorziening goederenvervoer	< -0.05 µg	0	0	0	0

Ondanks het feit dat deze inzichten voor toepassing in alle steden is uitgewerkt, geeft het wel een indicatie voor de effecten in Maastricht. Niet wat betreft de absolute besparingen, maar wel in hoeverre er sprake is van beperkte verbetering of substantiële verbetering. Uit tabel 3.1 wordt zichtbaar dat de grootse luchtkwaliteitseffecten bereikt worden door milieueisen voor het vrachtverkeer en door bundeling. De orde van grootte is echter beperkt.

Nieuwe inzichten

Zowel Maastricht Bereikbaar als de logistieke belangenorganisaties merken op dat naar verwachting maatregelen gericht op duurzame stadslogistiek op termijn meer effect hebben op verbetering van de luchtkwaliteit dan het invoeren van een integrale milieuzone, mede gezien de snelle ontwikkelingen rondom de autonome verschoning van het wagenpark. Daarnaast zorgen deze maatregelen niet alleen voor een verbetering in luchtkwaliteit, maar ook voor een kwaliteitsimpuls van de binnenstad (bijvoorbeeld veiliger en aantrekkelijker).

Conclusie

Geconcludeerd mag worden dat de aanvullende luchtkwaliteitseffecten van een actief beleid rond stadslogistiek vooral naar voren komen door in te zetten op de verdere bundeling van aan- en afvoer van goederen naar de binnenstad. Dit vraagt waarschijnlijk om een intensivering van de inzet van de gemeente, waar mogelijk in samenwerking met Maastricht Bereikbaar. Uit gesprekken met de logistieke sector in het kader van deze verkenning komt ook naar voren dat er draagvlak is om gezamenlijk te werken aan een traject waarmee de bundeling van ladingstromen aangepakt kan worden. Dit kan onderdeel worden van het flankerend beleid rond verbetering van de luchtkwaliteit in Maastricht.

3.3 Mogelijke vervolgstappen in Maastricht

In dit stadium van de verkenning hebben wij nog onvoldoende zicht op de wijze waarop stadslogistiek in Maastricht met specifieke maatregelen efficiënter kan worden gemaakt. Wij adviseren om in nauwe samenwerking met het lokale bedrijfsleven, EVOFenedex en TLN en de landelijke trajecten rond Green Deal ZES en Factor 6 voorbereidingen te treffen voor het gezamenlijk ontwerp en uitvoering van vervolgstappen op de lopende trajecten in Maastricht en verbreding naar nieuwe gezamenlijke maatregelen. Met deze aanpak wordt het draagvlak vergroot, omdat het bedrijfsleven eerder geneigd zal zijn mee te werken. Daarnaast dragen deze maatregelen niet alleen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit (hoewel beperkt, zie studie TNO naar binnenstadservice Nijmegen), maar ook aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad door minder voertuigbewegingen. Een samenhangend pakket van maatregelen levert dus de grootste bijdrage aan verbetering van de leefbaarheid van de binnenstad van Maastricht.

Hoofdstuk 4 **Verkenning alternatieven**

In aanvulling op de eerder uitgevoerde studie door RHDHV, is in het kader van deze quickscan nog een korte kwalitatieve verkenning uitgevoerd naar mogelijke alternatieve vormgeving van de voorgestelde milieuzone of andere maatregelen.

Daarbij zijn de volgende alternatieven tegen het licht gehouden:

- A Geografische scope milieuzone vergroten en hiervoor de gemeentegrenzen hanteren.
- B Geografische scope milieuzone verkleinen: alleen bestemmingsverkeer binnen de singels.
- C Doelgroepen met grootste weerstand ontzien en/of de normen milieuzone aanpassen
- D Inrijverbod voor gehele milieuzonegebied met ontheffing voor alle bewoners en ondernemers.
- E Andere verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld extra aandacht voor stadslogistiek als hulpmiddel voor verschoning.
- F Andere maatregelen luchtkwaliteit, zoals de uitstoot van woningen (haarden) terugdringen.

Per maatregel is gekeken naar drie factoren; invloed op het draagvlak van de maatregel, effectiviteit voor verbetering luchtkwaliteit in Maastricht en totale kosten voor de maatregel. Hieronder is per maatregel een korte beschrijving gegeven van de gevolgen voor het draagvlak, de effectiviteit van de maatregel en de kosten. Deze schriftelijke weergave wordt daarna samengevat in figuur 4.1.

A *Geografische scope milieuzone vergroten en hiervoor de gemeentegrenzen hanteren*

Een uitbreiding van de milieuzone kan de effectiviteit van de zone groter maken, doordat ook de luchtkwaliteit in andere delen van de stad met deze maatregel verbetert. Dit gaat echter gepaard met aanvullende kosten, zeker als er sprake is van compenserende maatregelen voor de bewoners en ondernemers die in het gebied zijn gevestigd. Het draagvlak voor de invoering van de milieuzone zal voor de inwoners van het centrumgebied mogelijk iets groter worden dan bij de huidige omvang van de zone (gelijke monniken, gelijke kappen), maar er komen extra problemen met het draagvlak onder bewoners en bezoekers van de extra gebieden.

B *Geografische scope milieuzone verkleinen: alleen bestemmingsverkeer binnen de singels*

Een verkleining van de milieuzone verlaagt de kosten, maar ook de effectiviteit van de maatregel. Zeker omdat de grootste luchtkwaliteitswinst juist op de singels te behalen is en niet in de binnenstad. Kosten worden lager omdat er minder compensatie nodig is en de handhaving voor een kleiner gebied nodig is. Wel zal het draagvlak toenemen, om-

dat minder bewoners en bezoekers getroffen worden door de maatregel. Tegelijkertijd zal het draagvlak onder de belangrijkste doelgroep voor verbetering van de luchtkwaliteit (bewoners van de singels) door de beperkte effectiviteit afnemen.

C *Doelgroepen met grootste weerstand ontzien en/of de normen milieuzone aanpassen*

Door bijvoorbeeld alleen eisen op te leggen aan het vracht- of bestelverkeer of niet langer uit te gaan van de Duitse normen maar de normen toe te passen die in andere Nederlandse steden worden gehanteerd, kan het draagvlak voor de invoering van een milieuzone sterk toenemen. Tegelijkertijd neemt de effectiviteit natuurlijk af. Uit de RHDHV studie komt immers een duidelijk kleiner effect op de luchtkwaliteit in Maastricht naar voren indien deze normen worden losgelaten.

D *Inrijverbod voor gehele milieuzonegebied met ontheffing voor alle bewoners en ondernemers*

Met deze maatregel wordt de binnenstad van Maastricht verkeersluw gemaakt. Alleen bewoners en ondernemers die in het gebied gevestigd zijn worden toegelaten. Distributie naar klanten in de binnenstad verloopt via bedrijven die een ontheffing hebben en bijvoorbeeld gebruik maken van elektrische voertuigen voor de bevoorrading. Het draagvlak onder de binnenstadbewoners zal door deze aanpassing groter worden, met wel knelpunten rond de ontvangst van bezoekers. Indien er voldoende alternatieven geboden worden, kan een dure compensatie van bewoners voorkomen worden.

Bijna 2.500 auto's die in de beoogde milieuzone bij daar gevestigde bewoners en ondernemers staan geregistreerd voldoen niet aan de normen voor de milieuzone. Deze vervuilende voertuigen zullen dan in gebruik blijven in de binnenstad met gevolgen voor de luchtkwaliteit. Dit roept de vraag op of er aanvullende regels moeten komen voor het gebruik van sterk vervuilende voertuigen.

E *Andere verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld extra aandacht voor stadslogistiek als hulpmiddel voor verschoning*

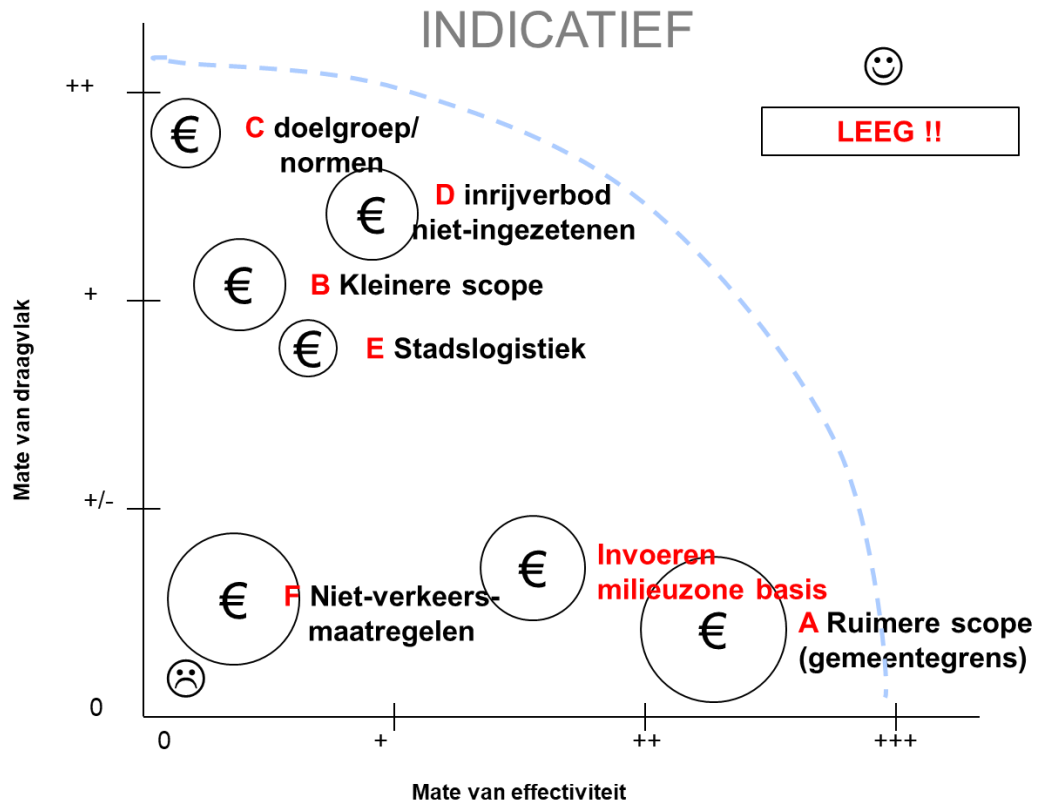
Deze optie is in het vorige hoofdstuk uitgediept. Dit laat zien dat tot nu toe de luchtkwaliteitseffecten van stadslogistieke maatregelen in andere steden relatief beperkt zijn geweest. Het meest effectief lijkt het combineren van deze maatregel met aanvullende verkeersmaatregelen om daarmee logistiek geleidelijk naar lokale en schonere oplossingen te verschuiven.

F *Andere maatregelen luchtkwaliteit, zoals de uitstoot van woningen (haarden) terugdringen*

Uit de eerder door RHDHV uitgevoerde verkenning komt naar voren dat de effectiviteit van deze maatregel beperkt is. Voor een dwingend beleid waarmee vuile houtkachels worden verboden is nationale wetgeving noodzakelijk.

In onderstaande figuur 4.1 zijn de kosten (omvang cirkel), effectiviteit (x-as) en draagvlak (Y-as) indicatief in beeld gebracht. Maatregelen die effectief zijn en op veel draagvlak kunnen rekenen zijn rechtsboven in het figuur te vinden en maatregelen met weinig draagvlak en beperkt effect linksonder.

Figuur 4.1 Indicatie draagvlak, kosten en effecten van verschillende alternatieven



Een duidelijke conclusie uit dit figuur is dat maatregelen met een grote effectiviteit en een groot draagvlak niet voorhanden zijn.

Hoofdstuk 5 **Conclusies en aanbevelingen**

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste inzichten over haalbaarheid van invoering van een integrale milieuzone in Maastricht behandeld. Ook worden opties voor vervolgstappen besproken. Er wordt afgesloten met een advies aan het College van B&W van Maastricht.

5.1 **Belangrijkste inzichten haalbaarheid**

- 1 **De beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2018 is niet realistisch.** De voorbereidende stappen tot het invoeren van de milieuzone zijn op z'n vroegst op 1 maart 2018 afgerond. Vanaf die datum zou dan kunnen worden gestart met een testperiode (of geëvalueerde periode) tot 1 september 2018, waarin alle systemen worden getest en waarin nog geen boetes worden uitgeschreven. Rekening houdend met mogelijke vertraging in de voorbereiding, dan wel de testperiode, zullen werkelijke effecten van de invoering van een milieuzone niet voor begin 2019 zichtbaar worden. De effectiviteit van de milieuzone loopt daardoor ook terug (zie ook de conclusies uit het rapport van RHDHV). Van de vijf jaar waarin nog effecten te verwachten zijn, is dan al 1,5 jaar verlopen door de latere invoering.
- 2 Het voorbereiden en invoeren van de milieuzone vraagt **forse inspanningen** van de gemeente met betrekking tot inzet van capaciteit, directe kosten (borden, ICT, camera's) en eventueel de financiering van de sloopregeling.
De totale investeringen door de gemeente Maastricht voor de voorbereidingen van de invoering van de milieuzone bedragen op basis van de ervaringscijfers van geraadpleegde gemeenten minimaal 300.000 tot 500.000 Euro. Inzet van een sluitend camera-systeem kan dit bedrag nog aanzienlijk doen laten stijgen. Indien de gemeente besluit om te handhaven via Duitse milieustickers zullen de kosten voor handhaving lager uitvallen. Ook in dat geval blijven echter de inzet op communicatie, bebording, aanpassing ICT voor ontheffingverlening en aanpassen regelgeving noodzakelijk.
Daarnaast bedragen de kosten voor een sloopregeling bij toepassing van de voorgestelde strenge normen maximaal 2,5 tot ruim 6 miljoen Euro.
- 3 Het invoeren van een milieuzone levert naar verwachting weerstand op onder een deel van de van bewoners en ondernemers van Maastricht. Handhaving van buitenlandse voertuigen is moeilijk, terwijl juist deze groep veel in de beoogde milieuzone van Maastricht voorkomt. Dit ondergraaft het draagvlak van bewoners en de effectiviteit van de milieuzone voor de luchtkwaliteit in Maastricht. Strenge handhaving van buitenlandse

voertuigen door BOA's of de invoering van het Duitse milieusticker systeem is dan ook noodzakelijk om de beoogde effecten te halen.

- 4 Ontheffingen kunnen deels ingezet worden om het draagvlak van invoering van de zone te vergroten en om de noodzaak voor een sloopregeling te verminderen. Dit heeft echter direct ook gevolgen voor de effectiviteit van de zone en de noodzakelijke inspanningen voor handhaving.

5.2 Advies aan College Maastricht

Uit deze Quicksan komt naar voren dat de effectiviteit van de invoering van een milieuzone lager is dan verwacht, doordat de zone later ingevoerd kan worden dan gewenst en er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om de weerstand onder doelgroepen te verminderen. Hierbij speelt ook de keuze voor de strengere (Duitse) normen een rol.

De noodzakelijke inspanningen door de gemeente Maastricht voor invoering van de milieuzone (mankracht, investeringen en operationele kosten en financiering van een sloopregeling) vragen om een zorgvuldige afweging ten opzichte van de beperkte effectiviteit van de invoering van een zone.

Globaal zijn de volgende opties beschikbaar:

- 1 Invoering van een milieuzone, waarbij nog aanpassingen mogelijk zijn in doelgroep, toe te passen normen, wijze van handhaving en compensatie voor in de zone gevestigde ondernemers en bewoners.
- 2 Bij invoering van de milieuzone een keuze tussen toepassing van de invoering van een verplichte Duitse milieusticker voor alle voertuigen in de binnenstad of handhaving op kenteken.
- 3 Afzien van de invoering van een milieuzone en andere maatregelen nemen om de gewenste effecten te bereiken. Uit de eerdere analyse komt naar voren dat verdergaande verkeersmaatregelen, met name het invoeren van inrijverboden voor niet gewenst verkeer het grootste effect zullen hebben (maar ook op veel weerstand kunnen rekenen). Dit is overigens een complexe en kostbare maatregel, omdat:
 - a een goed flankerend beleid wordt opgezet moet worden voor bezoekers van de stad (P&R voor de gehele binnenstad);
 - b idem voor stadslogistiek waarbij een sluitend systeem van lokale distributiebedrijven met tegen lage kosten inzetbaar moet zijn. Dit is in nog geen enkele stad beproefd;
 - c intensieve handhaving en communicatie nodig is.
- 4 Intensieve samenwerking met doelgroepen en via vrijwillige maatregelen en gebruik van het budget voor bijvoorbeeld de sloopregeling samen te werken aan het terugdringen van het autoverkeer in de binnenstad en herroutering van de verkeersstromen over de singels.

Gesprekken over de voorbereidingen voor de invoering van een milieuzone maken duidelijk dat er draagvlak onder de doelgroepen van de zone is om samen met de gemeente te werken aan effectief beleid om de leefbaarheid in Maastricht te verbeteren. Concreet betekent dit:

- Neem deel aan het landelijk overleg van steden die werken aan versnelde verschoning van het verkeer en stem maatregelen met deze steden af.
- Breidt de inzet op stadslogistieke projecten die door Maastricht Bereikbaar worden uitgevoerd uit, bijvoorbeeld door de aanpak voor Wyck uit te rollen naar de gehele binnenstad.
- Treedt in overleg met bedrijfsleven voor vervolgstappen naar meer effectieve stedelijke distributie maatregelen. Maastricht kan als mede-ondertekenaar van de Green Deal ZES gebruik maken van de kennis en ervaring die in de verschillende proeftuinen wordt opgedaan en deze leerpunten gebruiken om het eigen stadslogistieke beleid effectiever te maken. Met het bedrijfsleven is ook afgesproken om maatregelen rond stadslogistiek binnen de kaders van de Green Deal op te pakken en uit te rollen. In andere steden is o.a. ervaring opgedaan met:
 - Bouwlogistiek
 - Grootschalige inzet Zero emission voertuigen
 - Doelgroepenbeleid¹⁴ (bijvoorbeeld onderhoudsbedrijven)
 - Privilege-beleid (stimuleren inzet schone voertuigen)
 - Regulering van de toegang tot de binnenstad
- Verken samen met de doelgroepen de mogelijkheden om (delen van) de binnenstad autoluw maken en zoek naar opties om het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren van de singels (lange termijn beleid). Concreet betekent dit dat op termijn de binnenstad afgesloten wordt voor verkeer behalve voor bewoners en ondernemers met een verregaande vorm van stadsdistributie.

¹⁴ Eerste ervaringen van de logistiek makelaar van Maastricht Bereikbaar laten zien dat er diverse zinvolle business cases te bepalen zijn. Het is echter zeer lastig om ondanks dit positieve beeld, de bedrijven zover te krijgen dat zij hun huidige werkwijze aanpassen aan een andere manier van bevoorraden en plannen van voertuigen.

Bijlage 1 **Toepassing Euregionale milieusticker als controlemiddel**

Gezien de nabijheid van diverse Duitse steden met een milieuzone (zoals Aken), beschikken veel auto's in de ruimere Euregio (Zuid-Limburg, Nordrhein-Westfalen en België) inmiddels over een milieusticker (Umweltplakette) die voor verschillende Duitse steden verplicht is. Op basis van de technische kenmerken van het voertuig, kan de eigenaar een sticker in verschillende kleuren verkrijgen die de milieuklasse van het voertuig aangeeft (rood, geel en groen). Op deze sticker is tevens het kenteken van het voertuig vermeld. In deze bijlage wordt kort ingegaan op de vraag in hoeverre de toepassing van een controlemiddel dat gebaseerd is op de regelgeving in een ander EU land en dat wordt toegepast voor de controle en handhaving van een milieuzone in een Nederlandse stad juridische risico's met zich meebrengt. Hiervoor is met verschillende juristen gesproken die decentrale overheden ondersteunen bij verkeersvraagstukken en bestuursrechtelijke vraagstukken.

Hoofdpijnen terugkoppeling

- 1 ***Vrijwillige regeling:*** Indien besloten wordt om de milieuzone in te voeren met toepassing van normen die volledig overeenkomen met de criteria voor de afgifte van een groene Umweltplakette, kan een eigenaar van een voertuig met deze groene sticker aantonen dat hij/zij aan deze normen voldoet. Dit betekent dat de opsporingsambtenaar met een visuele controle kan volstaan en alle voertuigen die van zo'n sticker is voorzien zal toelaten in het gebied. Dit kan als vrijwillige maatregel worden ingevoerd en daarmee een alternatief zijn van het verplicht stellen van de sticker. Consequentie is wel dat voertuigen zonder sticker door een opsporingsambtenaar op kenteken gecheckt moeten worden. Het controleprobleem voor de meeste buitenlandse voertuigen blijft dan bestaan.
- 2 ***Verplichting:*** De eis om een Umweltplakette voor alle voertuigen verplicht te stellen gaat een stap verder. Deze eis zal opgenomen moeten worden in het Verkeersbesluit en daarmee moeten voldoen aan de reikwijdte van de Wegenverkeerswet. Omdat er geen precedent in andere gemeenten bestaat, is het lastig om op voorhand een uitspraak te doen over de toelaatbaarheid. In deze verkenning is geen harde uitspraak over de toelaatbaarheid verkregen.
- 3 ***Aanvullende maatregel:*** Het is verstandig om via een gericht beleid de toepassing van de Umweltplakette zo aantrekkelijk mogelijk te maken en daarmee de grondslag voor een eventuele afwijzing van dit controlemiddel zo smal mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door de invoering van deze sticker als controlemiddel te ondersteunen met een campagne door de gemeente Maastricht, te zorgen voor een goede verkrijgbaarheid van de sticker aan de stadsranden (voor bezoekers) en bij autobedrijven (voor inwoners van Maastricht en de omliggende gemeenten).

Bijlage 2 **Beschouwing enkele alternatieven**

In het kader van dit onderzoek hebben de adviseurs een korte verkenning uitgevoerd van alternatieve vormen voor de inrichting van de milieuzone in Maastricht. Aanleiding hiervoor is het relatief grote aandeel buitenlandse voertuigen in de zone en het feit dat de grootste impact van autoverkeer op de volksgezondheid zich voordoet langs de singels.

De volgende alternatieven zijn in beeld gebracht:

- 1 Zonering van de binnenstad, alleen voertuigen met een ontheffing (doorlopend of dag-ontheffing worden toegelaten in het gedeelte van de binnenstad waar de milieuzone wordt doorgevoerd.
- 2 Algemeen inrijverbod voor de Singels, waarbij ontheffing aangevraagd moet worden om hier te mogen rijden.

1 *Zonering binnenstad*

Deze aanpak is vergelijkbaar met de logistieke zone die de gemeente Delft per 3 april jl. heeft ingevoerd in de historische binnenstad. Hierdoor geldt er voor de binnenstad van Delft een inrijverbod voor alle vrachtwagens zwaarder dan 3500 kg. Kentekenhouders van deze vrachtauto's mogen alleen met een ontheffing tijdens venstertijden de binnenstad inrijden om te laden of te lossen. Ondernemers moeten eenmalig van tevoren het kenteken van hun vrachtwagen registreren op de website van de gemeente Delft en daar een ontheffing aanvragen.

Tussen 2017 en 2020 worden de toelatingseisen voor vrachtauto's geleidelijk strenger, waardoor de overlast van vrachtauto's in de binnenstad elk jaar kan worden verminderd. De komende jaren wordt hiervoor in overleg met de vervoerders, verladers, binnenstadondernemers en bewoners gewerkt aan de aanscherping van de toegangseisen. De aanscherping kan betrekking hebben op de volgende aanvullende eisen voor toegang tot de Binnenstad m.b.t.:

- venstertijden
- beladingsgraad van voertuigen
- uitstoot van voertuigen
- omvang van voertuigen
- mogelijkheid tot incidentele ontheffing

Toepassing in Maastricht

Dit voorbeeld is hier opgenomen om het werken met een algemeen inrijverbod en het afgeven van ontheffingen als uitgangspunt te nemen voor het verschonen van de vloot die in de binnenstad van Maastricht worden toegelaten.

Enkele voordelen zijn:

- Er ontstaat inzicht in de kenmerken van de voertuigen en hun gebruikers die actief zijn in de binnenstad.
- De mogelijkheid bestaat om meer maatwerk mogelijk te maken, waarbij onderscheid te maken is tussen groepen van gebruikers van de binnenstad. Alle kenmerken zijn in beeld omdat deze voertuigeigenaren een ontheffing moeten aanvragen.
- Er zijn combinaties te maken met andere maatregelen dan het stellen van eisen aan de uitstoot of leeftijd van voertuigen. Bijvoorbeeld bij distributieverkeer door aanvullende eisen te stellen aan de beladingsgraad van de voertuigen.

Er zijn natuurlijk ook (forse) nadelen:

- Relatief hoge extra kosten voor bewoners en bezoekers doordat zij jaarlijkse een ontheffing moeten aanvragen.
- Relatief hoge kosten voor de gemeente doordat er een ontheffingensysteem opgezet moet worden dat in staat is om grote aantallen aanvragen te verwerken.
- Gerichtte handhaving is noodzakelijk om het systeem te ondersteunen, met bijbehorende hoge kosten.
- Lastig het systeem integraal in de binnenstad inclusief Singels toe te passen.

2 Algemeen inrijverbod Singels

Deze aanpak is vergelijkbaar met de zonering van de binnenstad, maar heeft alleen betrekking op het verkeer op de Singels. Hier geldt een inrijverbod waarvoor ontheffing nodig is.

Voordelen

- De algemene afsluiting kan opgenomen worden in de kaarten die door de leveranciers van navigatiesystemen worden gebruikt. De route via de Singels vervalt dan in de reisadviezen die de navigatiesystemen zullen geven.
- Het systeem werpt een drempel op voor het doorgaand verkeer over de Singels. Bestuurders moeten immers meer moeite doen (aanvragen ontheffing) om deze route te kunnen volgen.

Nadelen

- De vraag is of deze aanpak juridisch houdbaar is. Staan de voordelen van het inrijverbod met ontheffingsmogelijkheid voldoende in verhouding met de grote nadelen voor burgers?
- Hoge kosten voor implementatie en toepassing bij de gemeente.
- Alleen met sluitende handhaving is er een geloofwaardig systeem op te zetten.

Bijlage 3 Overzicht voertuigen geregistreerd in milieuzone

Tabel A Overzicht aantallen personenauto's ingezetenen van de beoogde milieuzone

	Totaal aantal personenauto's: 25.065	
	Waarvan Diesel: 2.276	Waarvan Benzine: 21.881
Aantal dat niet voldoet aan Duitse norm	Diesel (voor 1-1-2006)	Benzine (voor 31-12-1992)
Aantal	578	1.215
Waarvan Ondernemer	32	210
Waarvan Particulier	546	1.005
Aantal dat niet voldoet aan Utrechtse norm	Diesel (voor 1-1-2001)	Benzine (voor 1-7-1992)
Aantal	211	1.162
Waarvan Ondernemer	13	109
Waarvan Particulier	198	1.053
Aantal dat niet voldoet aan Amsterdamse norm	Diesel (voor 1-1-2001)	Benzine (voor 1-7-1992)
Aantal	211	1.162
Waarvan Ondernemer	13	109
Waarvan Particulier	198	1.053

Bron: RDW, bewerking BCI

Tabel B Overzicht aantallen bestelauto's ingezetenen van de beoogde milieuzone

	Totaal aantal bestelauto's: 1.562	
	Waarvan Diesel: 1.358	Waarvan Benzine: 110
Aantal dat niet voldoet aan Duitse norm	Diesel (voor 1-1-2006)	Benzine (voor 31-12-1992)
Aantal	564	70
Waarvan Ondernemer	146	11
Waarvan Particulier	418	59
Aantal dat niet voldoet aan Utrechtse norm	Diesel (voor 1-1-2001)	Geen eisen
Aantal	266	
Waarvan Ondernemer	64	
Waarvan Particulier	202	
Aantal dat niet voldoet aan Amsterdamse norm	Diesel (voor 1-1-2000)	Geen eisen
Aantal	217	
Waarvan Ondernemer	49	
Waarvan Particulier	168	

Bron: RDW, bewerking BCI

Tabel C Overzicht aantallen vrachtauto's ingezetenen van de beoogde milieuzone

	Totaal aantal vrachtauto's: 150	
	Waarvan Diesel: 136	
Aantal dat niet voldoet aan Duitse/ Amsterdamse/Utrechtse norm	Diesel (voor 1-10-2005)	
Aantal	50	
Waarvan Ondernemer	18	
Waarvan Particulier	32	

Bron: RDW, bewerking BCI

Bijlage 4 **Toelichting uitspraak milieuzone Rotterdam**

De rechtbank in Rotterdam heeft uitspraak gedaan over de bezwaren op de milieuzone in de Rotterdamse binnenstad.

De rechtbank verwerpt het grootste deel van de bezwaren, maar acht het effect van het weren van oude benzineauto's van voor 1992 nog niet voldoende bewezen. Het college beraadt zich op dit moment op verdere stappen naar aanleiding van de uitspraak. In afwachting daarvan heeft het college besloten om voorlopig benzineauto's van voor 1992 en jonger dan 40 jaar die de milieuzone binnenrijden, niet te beboeten.

Verbeteren luchtkwaliteit

De [milieuzone](#) in Rotterdam is onderdeel van een groot pakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren. Eind mei bracht het college van Rotterdam naar buiten dat inmiddels 29% vermindering roetuitstoot en 12% vermindering stikstofoxiden (ofwel NOx-uitstoot) is bereikt.

Aantal categorieën geweerd

Met de milieuzone wordt een aantal categorieën vervuilende (vracht)auto's geweerd. De rechter stelt de gemeente in het gelijk waar het gaat om vrachtauto's en oude personen- en bestelauto's op diesel én om kampeervoertuigen. Voor deze categorieën voertuigen laat hij de milieuzone in stand.

Benzineauto's van voor 1992

De rechtbank oordeelt dat het nog niet duidelijk genoeg is in hoeverre de categorie benzineauto's van voor 1992 (zonder katalysator) bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit. Dit omdat het om een slechts een klein deel van het volledige wagenpark gaat.

Afname van uitstoot

De gemeente Rotterdam is van mening dat het weren van oude personenauto's van voor 1992 op benzine/lpg wel bijdraagt aan de totale afname van de NOx-uitstoot, namelijk voor een vijfde van dit totaal. Deze resultaten sterken het college in het eerder genomen besluit en de daarbij horende ingezette maatregelen.

Voor grootste deel in stand

Het college stelt vast dat de rechtbank de milieuzone voor het grootste deel in stand laat. Dat vindt het college van belangrijk omdat zij zich inzetten voor [gezondere lucht voor de Rotterdammers](#). Het college is dan ook blij dat de rechtbank in de uitspraak overweegt: 'Door deze besluiten (verkeersbesluit en beleidsregels Milieuzone) wordt het algemeen belang gediend, te weten de leefbaarheid van de inwoners.'

Bron: Website gemeente Rotterdam,

Bijlage 5 **Ontheffingsmogelijkheden**

Utrecht

Dagontheffing vrachtauto

Voorwaarden

- Het kenteken van de vrachtwagen staat op naam van uw bedrijf.
- U kunt maximaal 12 keer per kenteken per jaar ontheffing aanvragen.
- Ontheffingen worden niet met terugwerkende kracht verleend.

Dagontheffing bestelauto

Voorwaarden

- Het kenteken van de bestelauto staat op naam van uw bedrijf.
- U kunt maximaal 6 keer per bedrijf per jaar ontheffing aanvragen.
- Ontheffingen worden niet met terugwerkende kracht verleend.

Jaarontheffing vrachtauto/bestelauto vanwege financiële noodzaak

Voorwaarden

- De ontheffing is maximaal 1 jaar geldig.
- U kunt geen goederen via een aanbieder van duurzame stadsdistributie laten vervoeren (bijvoorbeeld een cargohopper).
- Alleen voor bestelauto: uw bedrijf moet in Utrecht gevestigd zijn.
- Uw financiële situatie laat niet toe dat u een schonere auto kunt kopen.
- Het is voor de organisatie noodzakelijk om de auto in de Milieuzone te gebruiken.
- U kunt geen gebruik maken van alternatieven binnen en buiten uw bedrijf.

Hebt u niet binnen 1 jaar een nieuwe auto, dan voegt u de volgende informatie toe:

- Een accountantsverklaring van uw financiële situatie. Hierin moet ook staan waarom u geen schonere auto kunt kopen.
- Een kopie van de jaarrekeningen van uw bedrijf van de afgelopen 3 jaar.
- Een kopie van afschriften van uw spaartegoeden die niet ouder zijn dan 3 maanden.
- Een motivatie waarom het voor de organisatie noodzakelijk is om de auto in de Milieuzone te gebruiken.
- Een motivatie waarom u geen gebruik kunt maken van alternatieven binnen en buiten uw bedrijf.

- Een motivatie waarom u geen goederen via een aanbieder van duurzame stadsdistributie kunt laten vervoeren (bijvoorbeeld een cargohopper).
- Hoe vaak verwacht u de auto in de Milieuzone te gebruiken?
- De verwachte periode dat u de ontheffing nodig hebt (maximaal 1 jaar).

Dagontheffing camper

Voorwaarden

- U woont in de milieuzone en staat op uw woonadres ingeschreven in de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA).
- Het kenteken van de camper moet op uw naam staan.
- U kunt maximaal 6 keer per kenteken per jaar ontheffing aanvragen.

Langdurige ontheffing oldtimer

Voorwaarden

- De auto is minimaal 40 jaar oud.
- De ontheffing wordt op naam van de kentekenhouder verstrekt.

Langdurige ontheffing gehandicapte

Voorwaarden

- U woont in Utrecht of heeft een werk- of studieadres binnen de milieuzone.
- U komt alleen in aanmerking voor een milieuntheffing als uw auto om medische redenen voor minimaal € 500,00 is aangepast.

Langdurige ontheffing bijzondere situaties

Voorwaarden

- Het is noodzakelijk om de auto in de Milieuzone te gebruiken.
- U kunt geen gebruik maken van alternatieven voor de auto.

Kosten (2017)

- Gratis milieuntheffing voor gehandicapte of oldtimer
- € 25,80 dagontheffing
- € 72,30 langdurige ontheffing