



### ***B3. Onderzoeksopdracht uitwerken milieuzone via vignetsysteem***

Het opstellen van een communicatieplan om de aandachtspunten en mogelijke oplossing(en) zoals geschetst in dit startdocument te bespreken met burgers en bedrijven om hen mee te nemen in de verdere uitwerking om zodoende het draagvlak hiervoor in de maatschappij te toetsen is het eerste onderdeel van de onderzoeksopdracht. Op deze wijze weten we zeker dat er geen belanghebbenden worden vergeten mee te nemen in het proces.

Om tot een concreet en gedegen voorstel te komen inzake een milieuzone in de binnenstad op basis van het Duitse vignetsysteem zal onderzocht worden:

- ***welke juridische belemmeringen zijn er voor het instellen van een milieuzone met gebruikmaking van het Duitse vignetsysteem cq houdt het systeem juridisch stand na invoer.***

Aangezien het Duitse vignetsysteem nog niet eerder is toegepast in Nederland is het nog niet duidelijk of het verkeersbesluit stand houdt bij een juridische procedure. Ook een juridische toets bij verschillende juristen heeft hier geen uitsluitsel over kunnen geven. Wel is bekend dat het ministerie van IenW geen voorstander is van toepassing van dit systeem. Zij blijven benadrukken dat handhaving op kenteken de meest wenselijke benadering is, maar hebben geen oplossing voor de rechtsongelijkheid die ontstaat in een stad als Maastricht die te maken heeft met veel buitenlands verkeer. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of een betere inschatting van de juridische haalbaarheid mogelijk is. 100% garantie kan echter nooit vooraf gegeven worden.

- ***hoe maken we vignetten zo gemakkelijk en zo goedkoop mogelijk verkrijgbaar voor de bewoners en bezoekers van de stad, waarbij speciale aandacht moet zijn voor het Belgische verkeer.***

Aansluiten op het Duitse uitgifte systeem is mogelijk, maar moet worden uitgebreid met Maastrichtse uitgiftepunten. Op dit moment is het al mogelijk om het Duitse vignet te verkrijgen via de ANWB, internet en via een aantal Nederlandse garagebedrijven. De mogelijkheden voor uitbreiding in Maastricht en mogelijk ook België zal nader moeten worden onderzocht. Dit geldt ook voor het zo laag mogelijk houden van de kosten voor bezoekers, burgers en bedrijven in Maastricht.



- ***hoe richten we handhaving zo optimaal en toekomst bestendig mogelijk in waarbij ook afspraken gemaakt worden met ondermeer Q-park voor de handhaving van voertuigen in de parkeergarages en andere voorzieningen.***

Q-park heeft vooralsnog aangegeven geen medewerking te kunnen verlenen aan handhaving in de parkeergarages. Nader overleg met Q-park en andere eigenaren van parkeervoorzieningen is hiervoor noodzakelijk. De uitkomsten van dit nadere overleg in combinatie met de resultaten van een nader onderzoek naar de juridische belemmeringen in deze zijn sterk bepalend voor de handhaafbaarheid en de uiteindelijke effectiviteit van de milieuzone, aangezien het grootste deel van de parkeerplekken in de binnenstad in parkeergarages ligt.

Voor handhaving wordt voor de lange termijn ingezet op handhaving door middel van scanvoertuigen waardoor de inzet van BOA's zou kunnen wordengeminimaliseerd. De daadwerkelijke termijn van invoering is echter nog niet helder. Het instellen van een milieuzone met vignetten zal zonder meer extra inzet van BOA's vragen (nadere duiding van deze extra inzet is pas mogelijk nadat meer helderheid ontstaat omtrent de te hanteren handhavingsstrategie). Onderzocht moet worden hoe eea ingepast kan worden. Daarbij moet worden opgemerkt dat handhaving van buitenlandse voertuigen ook met scanvoertuigen een probleem kan opleveren aangezien de afspraken over uitwisseling van persoonsgegevens tussen België, Duitsland en Nederland nog onvoldoende zijn.

- ***concretisering van een overgangstermijn waarbinnen mensen in de gelegenheid worden gesteld hun voertuigen te vervangen dan wel te kiezen voor een alternatieve oplossing.***

Aangezien vooral de hoge kosten van een sloopregeling niet wenselijk zijn zal samen met betrokkenen bekeken worden hoeveel voertuigen niet voldoen. Insteek is dat na besluitvorming over invoer van de milieuzone voor deze voertuigeneigenaren een jaar lang de tijd krijgen om een alternatief te zoeken voor hun voertuig. Na dat jaar geldt dat alleen de eigenaren die kunnen aantonen dat zij om economische redenen niet in staat zijn hun voertuig te vervangen een specifieke uitzondering op basis van de hardheidsclausule. Deze zal jaarlijks opnieuw worden bekeken. Het aantal ontheffingen dat onder de hardheidsclausule gaan vallen bepaalt in sterke mate de effectiviteit van de milieuzone. Hiertoe worden ook de mogelijkheden verkend voor het uitbreiden van het bestaande ontheffingensysteem voor de Statensingel inclusief het toepassen van een hardheidsclausule.

In dit kader zal ook steeds bekeken worden wat de landelijke ontwikkelingen zijn in het kader van subsidies.



- ***Verkennen van de mogelijkheden tot aanhaken/uitbreiden van de mogelijkheden die Maastricht Bereikbaar biedt voor burgers, ondernemers en werknemers.***

Maastricht Bereikbaar (MB) helpt reizigers (bewoners, forensen, bezoekers, leveranciers en vrachtvervoerders) slimmer op weg. Samen met vele partners werkt MB aan minder files. Voor een gezond woon-, werk- en leefklimaat in Zuid-Limburg. MB biedt een breed pakket aan maatregelen aan om werkgevers en ondernemers te verleiden om concreet aan de slag te gaan met slimme(re) bereikbaarheid. Werkgevers spelen een belangrijke rol in het reisgedrag van hun medewerkers bij het overtuigen van minder auto en meer fiets, OV of slimme parkeeroplossingen.

MB zet met de integrale aanpak stedelijke distributie momenteel o.a. in op het realiseren van minder en schoner (logistiek en distributie) verkeer op de beide bruggen tijdens de ochtend- en de avondspits. De focus ligt daarbij op een drietal thema's:

- 1) Verbeteren van de horecalogistiek, afvallogistiek en pakketdistributie ofwel gebundelde bevoorrading en eventueel benodigd flankerend beleid. Er wordt ingezet op zoveel mogelijk 'schoon' vervoer (minder emissies). Bijvoorbeeld met het project 'Stop & Drop' voor de horeca, waarbij in samenspraak met Sligro, Hanos, BidFood en Makro en de gemeente gezocht wordt naar locaties met grote concentraties horecagelegenheden (Vrijthof, de Markt, Het Onze Lieve Vrouweplein) om stroomaansluitingspunten te creëren voor de koelunit van de vrachtwagens. Deze stoten meer emissies uit dan de dieselmotor van de vrachtwagen zelf. Bij bewezen succes van deze (vervolg)pilot, zullen met meer leveranciers met koelunits en op meer locaties dergelijke voorzieningen ontwikkeld worden.
- 2) In overleg met de gemeente wordt gezocht naar mogelijkheden om de venstertijden voor voertuigen met benzine of dieselmotoren te verkorten en de venstertijden voor elektrisch vervoer te verlengen en zo een extra stimulans te genereren voor meer grootschalige inzet van Zero Emission voertuigen. Ook experimenteert MB samen met partijen in het centrum van Maastricht met e-cargobikes ter vervanging van reguliere bezorging en dienstverlening met bestelbussen. Wyck is aangewezen als 'Living Lab', samen met ondernemersvereniging Ondernemend Wyck en de gemeente zet MB in op de gewenste kwaliteitsimpuls. Hier werkt MB o.a. aan meervoudig ruimtegebruik: locaties waar 's ochtends laden/lossen toegestaan is, komen 's middags beschikbaar voor parkeren en eventueel terras. Het laden/lossen kan zijn voor de pilot Stop & Drop, maar ook voor bevoorrading en bestelbussen. Een collectief contract voor afvalinzameling (en dus minder vuilnisauto's dagelijks door de straten) zal eerst getest worden in Wyck. Een aantal andere



ondernemersverenigingen heeft veel interesse om aan te haken en volgt de pilot met grote belangstelling.

Tot slot kent MB de aanpak bestelbussen voor servicemonteurs en onderhoudsbedrijven. Hier werkt MB samen met diverse lokale/regionale en landelijke partijen met als doel om de werknemers en bestelbussen een aanzienlijke reductie in het dagelijks te rijden aantal kilometers te laten realiseren door slimme bevoorrading in de bestelbus aan huis gedurende de nacht of op de kluslocatie. Met als bijkomend voordeel dat de netto werktijd toeneemt. De acties van MB sluiten aan op de aanpak van Green Deal ZES. Daarnaast participeert de gemeente in het Europese project URBACT Freight TAILS. In dit Europese project werkt Maastricht samen met negen andere Europese steden aan een eigen 'Local Action Plan' voor innovatieve logistieke oplossingen in Maastricht.

- 3) Er zal een nadere uitwerking moeten komen hoe MB kan voorzien in mitigerende maatregelen voor eigenaren van vervuilende auto's in het milieuzonegebied. Bekeken zal worden in hoeverre de acties binnen MB kunnen bijdragen aan draagvlak voor het invoeren van de milieuzone en of deze maatregelen er tevens voor kunnen zorgen dat het aantal ontheffingen tot een minimum kunnen worden beperkt.

- ***Concretisering van de ligging van de uiteindelijke zone rekening houdend met routes van doorgaand verkeer en omleidingroutes voor de A2.***

Het in de verkenning haalbaarheid milieuzone opgenomen kaartje betreft een indicatieve ligging van de milieuzone. Deze ligging zal nader moeten worden uitgewerkt.

- ***Onderzoeken van de mogelijkheden om inkomsten te genereren vanuit de boetes of verkoop van de vignetten om de kosten van de invoering te verlagen.***

In het huidige systeem gaan de inkomsten van de boetes naar het Rijk. De inkomsten voor het uitgeven van de vignetten zijn minimaal en dekken alleen de kosten van degene die de vignetten uitgeeft tenzij er een toeslag op de kosten voor de vignetten wordt gevraagd.

Verder moet de juridische verankering van de handhaving op basis van de vignetten nog onderzocht worden. Indien handhaving wordt geregeld in de APV is het misschien mogelijk de inkomsten van de boetes in de gemeentekas te laten vloeien.



- **Concretisering van de incidentele en structurele kosten behorende bij de uitwerking van de milieuzone**

In de huidige rapportages is een globale inschatting gemaakt van de kosten voor het invoeren van een milieuzone in de binnenstad van Maastricht. Na beantwoording van bovenstaande vragen zijn we in staat deze kosteninschatting verder te verfijnen.

- **Onderzoeken van draagvlak bij alle belanghebbenden voor voorgestane uitwerking.**  
De boodschap

1. Schone lucht, een prettige woon- en leefomgeving

Het instellen van een milieuzone in de binnenstad zal luchtkwaliteit in positieve zin beïnvloeden.

2. Meedenken

Wat zijn de knelpunten en kansen van een milieuzone met de huidige voorwaarden?

De gemeente wil de raad een gedragen voorstel voorleggen. Dat kan alleen als de inwoners van Maastricht hun mening hebben kunnen laten horen.

3. Bewustwording

De doelgroep

- Direct in- en omwonenden van de mogelijke milieuzone
- Alle andere inwoners van de gemeente Maastricht DUS ook een Engelse versie maken van gemeentelijke pagina
- Alle bezoekers van (het centrum van) Maastricht
- Belangengroeperingen
- Gemeenteraad
- Omliggende gemeenten (België en Duitsland)

De middelen

- Informatiebijeenkomsten in april/mei 2018 om de inwoners en ondernemers in de milieuzone en daarbuiten op de hoogte te brengen van het plan. Bijeenkomsten voor de inwoners in de milieuzone bekend maken via de gemeentelijke mediamix (VIAMaaspost, Facebookbericht, E-nieuws, TV Maastricht en internet). Circa 2 weken voor de bijeenkomsten met een bewonersbrief aankondigen aan iedereen die geregistreerd staat met een voertuig dat niet meer voldoet aan de eisen.
- Aankondiging in buurtbladen (haalbaar?), Thuis in Maastricht?
- Vermelding op [www.maastrichtbereikbaar.nl](http://www.maastrichtbereikbaar.nl) (met plattegrond van de nieuwe situatie)



- **Onderzoek naar de economische effecten van de invoering van een milieuzone via een vignetsysteem**

Als gevolg van de invoering van een milieuzone in Utrecht, Rotterdam, Amsterdam zijn de economische effecten beperkt onderzocht. In Rotterdam was de conclusie van het onderzoek:

*“ Op basis van de uitkomsten van de scenarioanalyse kunnen we concluderen dat de voorgestelde uitbreiding van de milieuzone nauwelijks effect lijkt te hebben op de omzet van winkelgebieden in de binnenstad. Met andere woorden: op korte termijn lijken er geen negatieve consequenties zijn voor de economie van de binnenstad.”*

Rotterdam is echter niet direct vergelijkbaar met Maastricht aangezien het aantal (buitenlandse) bezoekers daar veel lager ligt.

Vanuit de regio Noordrijn Westfalen kwam de volgende reactie op onze vraag of zij een beeld hadden van het effect van de milieuzone op de buitenlandse bezoekers:

*“In de aanloop naar de invoering van de milieuzone in de stad Aken, beweerden met name detailhandelaren herhaaldelijk dat klanten, vooral die uit naburige landen, met de introductie van de milieuzone zouden wegblijven. Er waren echter campagnes door verschillende organisaties om te informeren over de noodzaak van een milieusticker en om reclame te maken voor manieren om deze te verwerven.*

*Welk effect de milieuzone uiteindelijk had op het aantal bezoekers / toeristen is niet bekend. Klachten zijn er niet meer ontvangen van de detailhandel.”*

Het inzichtelijk maken van de economische effecten is zeer moeilijk aangezien er geen concrete aantallen bekend zijn over bezoekers van de binnenstad Maastricht. De economische effecten van de milieuzone zijn daardoor moeilijk te bepalen en af te zetten tegen de totale aantallen voertuigen die wel de binnenstad in mogen. Bij de verdere uitwerking van de milieuzone zal hier nog eens extra naar worden gekeken.

***NB: het regeerakkoord gaat ook in op milieuzones, maar de verwachting is dat de uitwerking hiervan niet op korte termijn zichtbaar zal worden. Wel zijn we betrokken bij de overleggen en werkgroepen die hierover plaatsvinden. De resultaten hieruit zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de milieuzone in Maastricht.***