



Raadsvergadering	30 maart 2021
Volgnummer	17-2021
Onderwerp	Zero Emissiezone Stadslogistiek
Programmanummer	7 Volksgezondheid en milieu
Registratienummer	2021-04045
Collegevergadering	09-02-2021
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	PHM Rempelberg Telefoonnummer: 043-350 4421 Peter.Rempelberg@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 B_1 Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, 'Op weg naar zero-emissie'; bijlage 2a B_2a Implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht; bijlage 2b B_2b Implementatieplan Kort Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht bijlage 3 B_3 Akte van Ambitie bijlage 4 B_4 Reacties Implementatieplan Kort.

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Het college legt de ondertekening van de 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, Op weg naar zero-emissie' en het 'Implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek' (ZES) ter vaststelling voor aan de raad. Dit moet uiterlijk op 1 januari 2025 leiden tot een zero emissiezone Stadslogistiek. Daarmee geeft de raad invulling aan de in 2014 getekende Green Deal ZES, het Coalitieakkoord en de gemeentelijke klimaatambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Het gebied van de zero-emissie zone stadslogistiek beslaat het centrumgebied inclusief Wyck en exclusief de singels aan de westkant. De ZES richt zich op het beroepsmatige bestel- en vrachtvervoer. In samenwerking met alle relevante partners en bewoners wordt op basis van de 'Akte van Ambitie', tot januari 2025



inhoud gegeven aan de uitvoering naar een emissievrije zone. De CO₂-reductie van ZES komt overeen met het volledige energieverbruik (elektriciteit en aardgas) van ca. 2.605 huishoudens in 2025, 16,7 kton in 2030 en 9,3 kton in 2040.¹ Hiermee wordt een significante bijdrage geleverd aan de landelijke CO₂-reductiedoelstelling.

Beslispunten

1. De raad gaat akkoord met de in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, 'Op weg naar Zero Emissie' van 27 november 2020 omschreven ambitie;
2. De raad gaat akkoord met het per 1 januari 2025 invoeren van een zero-emissie stadslogistiek voor het bestel- en vrachtverkeer ten behoeve van het centrumgebied en Wyck, exclusief de singels aan de westkant;
3. De raad geeft het college opdracht tot het uitvoeren van het Implementatieplan dat moet leiden tot een zero-emissie stadslogistiek op 1 januari 2025;
4. De raad gaat akkoord met het voteren van een deel van de MJIP middelen 'Milieuzone' van € 560.250,- ten behoeve van een digitaal ontheffingsloket en communicatie, bebording, camerasysteem en personele kosten;
5. De raad gaat akkoord met het opnemen van de benodigde exploitatiekosten in de kaderbrief 2024 voor het jaar 2025 en verder.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Aanleiding

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

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



Onderzoek van Buck Consultants Internationaal van 27 september 2017 heeft uitgewezen dat een actief beleid rond stadslogistiek en verdere bundeling van aan- en afvoerbewegingen naar de binnenstad een gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft. De gemeente Maastricht heeft al sinds de ondertekening van de 'Green Deal Zero Emissie' in 2014 de ambitie om door middel van Zero Emissie Stadslogistiek, kortweg ZES, samen met ondernemers, inwoners, logistieke en bouw gerelateerde bedrijven en andere belanghebbenden te blijven werken aan een gezond en aantrekkelijk stadscentrum en aan de economische vitaliteit van de stad.

Een meer efficiënte, schone en duurzame invulling van het bestel- en vrachtautoverkeer dat in het stadscentrum moet zijn, zorgt voor een betere luchtkwaliteit, minder geluid en een betere bereikbaarheid. ZES levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, leefbare en economisch vitale stad. ZES biedt de stad Maastricht perspectief.

Bevoegdheden

Het college is bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten. Gelet op de impact die de invoering van de ZES heeft, wordt de raad om instemming gevraagd met het implementatieplan en votering van de benodigde middelen.

Context:

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

- ✓ Verdrag van Parijs inzake de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 °C;
- ✓ Klimaatwet en het Klimaatakkoord inzake de CO₂ uitstoot in 2030 te beperken tot 49% ten opzichte van 1990 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990;
- ✓ Bestuursakkoord Onbegrensd en ontspannen inzake het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en het geleidelijk toewerken naar een emissieloze stadsdistributie.
- ✓ Omgevingsvisie Maastricht 2040 inzake te streven naar een duurzame invulling van mobiliteit en een aantrekkelijk leefbaar centrum.
- ✓ Green Deal ZES inzake de logistieke impact op de stad te beperken ('schoon en slim');
- ✓ Regionale Mobiliteitsvisie inzake het doorontwikkelen van de agglomeratiekracht, het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid, duurzame mobiliteit en CO₂-reductie en inclusieve mobiliteit en verbeterde collectieve bereikbaarheid;



- ✓ Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid inzake het verminderen van de overlast van vrachtverkeer en het realiseren van een Zero Emissie Stadslogistiek (ZES);
- ✓ Klimaatbegroting inzake het streven naar een klimaatneutrale gemeente in 2050 en voor mobiliteit aan te sluiten bij de landelijke kaders, zoals Zero Emissie OV-bussen in 2030 en Zero Emissie Stadslogistiek;
- ✓ Gezonde vitale stad Maastricht inzake het verbeteren van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid.

Bovengenoemde beleidskaders en ambities vormden de basis voor het implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek.

Hiermee neemt de gemeente Maastricht samen met belanghebbenden de verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren aan het Klimaatakkoord (jaarlijks vanaf 2030 1 miljoen ton CO₂-reductie).

2. Gewenste situatie.

In de aanloop naar dit raadsvoorstel bleek uit het participatieproces met belanghebbenden dat er draagvlak is voor de ZES. Gezamenlijk willen alle partijen dat Maastricht een leefbare, mooie, gastvrije en economisch vitale stad blijft met ZES. Het Implementatieplan ZES bevat hiervoor de volgende bouwstenen:

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

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

Op basis van bovenstaande trajecten heeft het Rijk een Nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (op weg naar nul-emissie) opgesteld². Deze Uitvoeringsagenda bevat een uniforme aanpak en acties voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op landelijk niveau en zijn een nadere verbijzondering van de afspraken uit het Klimaatakkoord, en worden in 2021 in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV, 1990) door het Rijk opgenomen. Voorzien is dat deze Uitvoeringsagenda in het

² Zie bijlage 1



voorjaar van 2021 ondertekend wordt. Het Rijk heeft ook de gemeente Maastricht gevraagd deze landelijke agenda te ondertekenen.

Voorgesteld wordt deze landelijke Uitvoeringsagenda te volgen.

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

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

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

ZES is technisch mogelijk en betaalbaar. Zero Emissie bestelbussen zijn nu al volop beschikbaar en er komen steeds meer modellen voor verschillende toepassingen op de markt die voor stadslogistiek concurrerend zijn met bijvoorbeeld dieselmotoren. Bovendien ondersteunt de rijksoverheid de aankoop met subsidie en fiscaal. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van zero emissie vrachtauto's is op dit moment minder ver ontwikkeld. De omslag (het moment waarop elektrische vrachtauto's even duur zijn in gebruik als dieselveertuigen) wordt verwacht tussen 2025 en 2030. Het Rijk voorziet in de Uitvoeringsagenda in een overgangsregeling om voertuigeigenaren langer de tijd te geven om over te stappen op elektrische voertuigen. De laadinfrastructuur vraagt ook forse investeringen en ondersteuning van de rijksoverheid.

3. Een gedragen geografische afbakening met genoeg voorbereidingstijd voor het bedrijfsleven

Een van de belangrijkste aspecten van Zero Emissie Stadslogistiek in Maastricht, is de afbakening van het gebied. Het vertrekpunt is het centrumgebied exclusief de singels.³ Op basis van het participatieproces, de effectenanalyse en het afwegingskader is de conclusie dat de invoering van een Zero Emissie Stadslogistiek voor het centrumgebied met ingang van 2025 mogelijk is. Omdat de invoering aansluit bij de integrale opgave voor de binnenstad

³ Zie plattegrond pagina 6.



4. Publieke investering

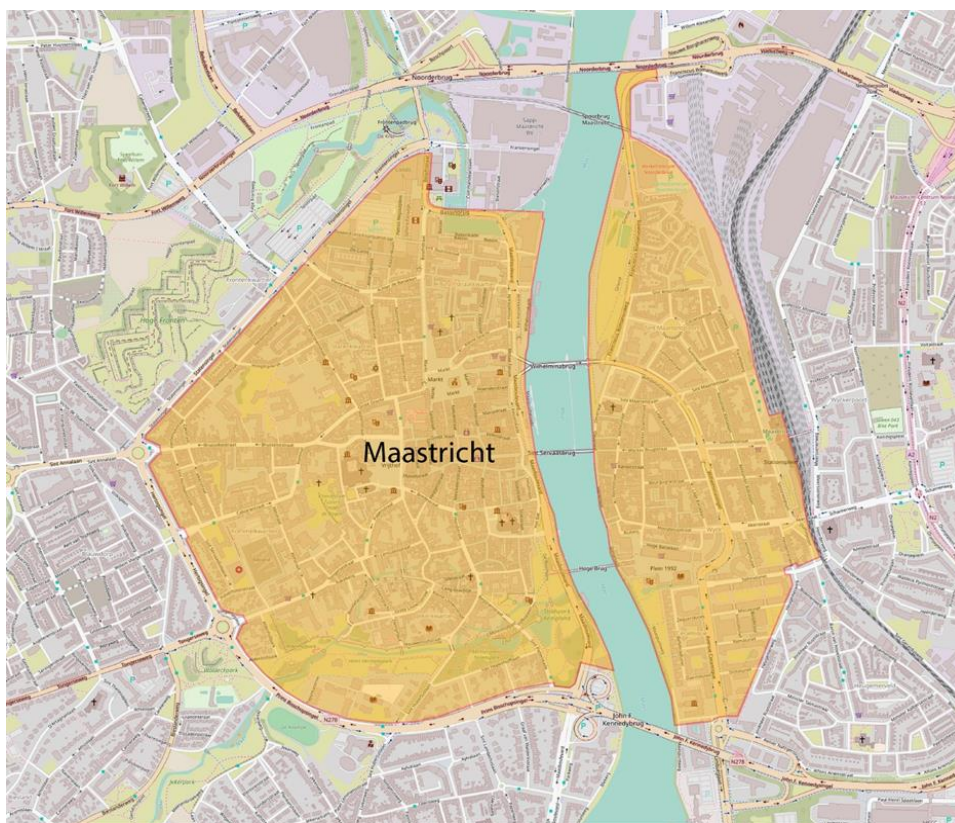
Tevens wordt substantieel maatschappelijk effect gerealiseerd op klimaat en luchtkwaliteit om een publieke investering te rechtvaardigen. De Effectstudie volgens Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) systematiek⁴ heeft uitgewezen dat er positief maatschappelijk eindresultaat te verwachten is van ca. € 25 miljoen, daarmee pakt ZES voor de meeste belanghebbenden goed uit.

Het gebied van de zero-emissie zone stadslogistiek. Dit betreft het centrumgebied inclusief Wyck en exclusief de singels aan de westkant (Statensingel, Hertogsingel, Prins Bisschopssingel).

De ZES richt zich op het beroepsmatige bestel- en vrachtvervoer en niet op het personenvervoer, brommers, scooters of ov-bussen.

5. Adequate handhaving

Handhaving van de regels van de Zero Emissie Stadslogistiek is nodig om een gelijk speelveld te borgen. Voor invoering van de ZES is ten minste vier jaar voorbereidingstijd nodig. De ZES gaat in



⁴ Zie bijlage B_2



op 1 januari 2025. Tot 1 april 2025 geldt een aankondigings- en waarschuwingsperiode. Vanaf 1 april 2025 worden vervoerders beboet die zich niet aan de ZES in het handhavingsgebied houden.

Het voorkeursmodel voor handhaving van de gemeente is handhaving via een cordon dat aansluit bij het landelijke uitgangspunt voor handhaving via kentekencamera's (ANPR). Een cordon wil zeggen: vaste camera's bij alle ingangsroutes naar het handhavingsgebied. Hiermee is in potentie 100%-controle mogelijk en beperkte inzet nodig van handhavers op straat. Belangrijk aandachtspunt bij de handhaving via camera's is handhaving van buitenlandse voertuigen. Het Rijk is hierover in overleg met buurlanden. De verwachting is dat binnen afzienbare tijd voor Belgische voertuigen gegevensuitwisseling automatisch kan plaatsvinden, waardoor deze voertuigen wel via ANPR gehandhaafd kunnen worden. Ook wordt vanuit de Europese Unie gewerkt aan een verdrag dat deze gegevensuitwisseling binnen heel Europa mogelijk maakt. Mocht dit niet voor 1 januari 2025 lukken dan is een tijdelijke oplossing de inzet van boa's (na 1 april 2025) om buitenlandse voertuigen die in overtreding zijn staande te houden en te beboeten.

6. Mogelijkheid tot ontheffingen en uitzonderingen

Het Rijk biedt mogelijkheden voor landelijke ontheffingen en vrijstellingen (tot 1 januari 2030) en lokaal maatwerk. Zie onderstaande tabel.

Vrijstelling/ontheffing (vóór 1 jan, 2025 op kenteken gezet)	Wie besluit?
Hardheidsclausule: Indien voortijdige investering niet proportioneel zijn	Lokaal maatwerk
Overgangsregeling vracht Toegestaan zijn voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet en niet ouder zijn dan 5 jaar voor bakwagens of H jaar voor trekker-oplegger en die voldoen aan: Emissieklasse Euro VI tot en met 31-12-2029	Landelijk
Hybride vrachtwagens (mits handhaafbaar) tot 2030	Landelijk
Overgangsregeling vracht	Landelijk



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

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

Emissieklasse Euro VI tot en met 31-12-2029

Hybride vrachtwagens (mits handhaafbaar) tot 2030

Landelijk

Overgangsregeling bestel

Landelijk

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

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

Emissieklasse Euro 6 tot en met 31-12-2027

Ontheffing particulier bestel

Landelijk/Lokaal maatwerk

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

Landelijk

Vrijstelling

- Oldtimers en rolstoelafhankelijke voertuigen
- Acht bijzondere voertuigcategorieën

Ontheffing

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

Nieuwe bijzondere voertuigen op kenteken na 1/1/2025

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

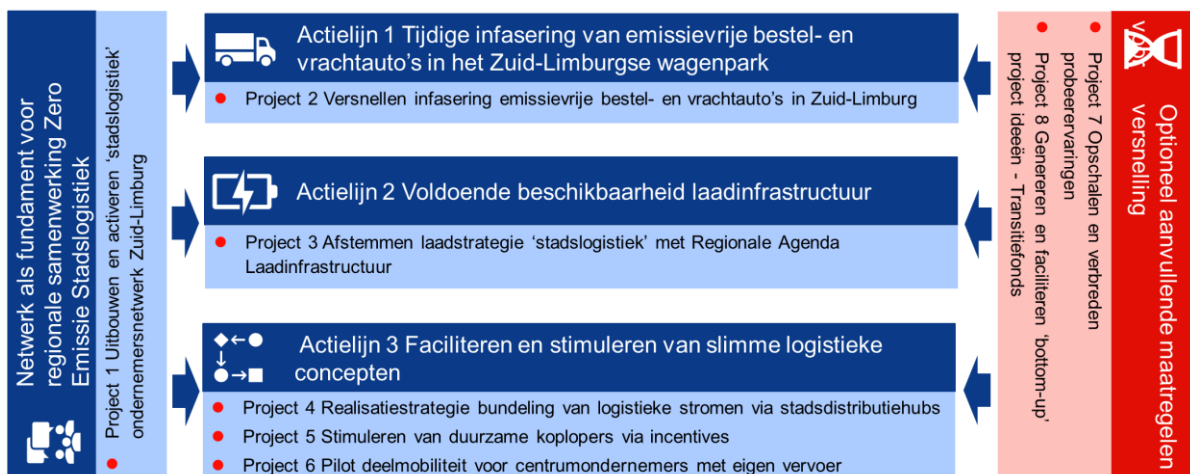


7. Participatie met belanghebbenden

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

8. Het voeren van een flankerend beleid

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



Investeren in slimme en duurzame logistiek moet lonen en er moet een gelijk speelveld zijn waar 'freeriders' worden geweerd. Stimulerende en faciliterende inzet is nodig ver voor 2025, zodat we nu al positieve effecten kunnen realiseren. Het voorstel voor een ondersteunend pakket richt zich niet



zozeer op de innovatieve koplopers in de sector, maar juist ook op het brede MKB. Voor hen is de transitie naar ZES een grote uitdaging.

3. Indicatoren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) stelt samen met partijen een monitoringsplan op met indicatoren om de effecten van maatregelen te meten. Jaarlijks vindt monitoring plaats van de betaalbaarheid, de haalbaarheid van de maatregelen en de voortgang van het instellen van een zero-emissiegebied. In het monitoringsplan wordt aangegeven wat lokaal, regionaal en landelijk wordt gemonitord. Het monitoringsplan is in juni 2021 gereed.

4. Argumenten.

Stadslogistiek is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van de stad. Een efficiënte stadslogistiek zorgt ervoor dat de winkels op tijd hun nieuwste collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants hun gasten kunnen bedienen, internetbestellingen tijdig worden afgeleverd en dat bij een verbouwing de materialen op tijd worden aangeleverd. De vraag naar deze distributie van goederen en diensten wordt steeds groter. Dat leidt weer tot een groeiende vraag naar transport. Niets doen leidt tot meer emissies van schadelijke stoffen (fijn stof, NOx e.d.) en kan ten koste gaan van de gezondheid, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid in de stad.

Omvang zone

De keuze van de geografische afbakening zero emissie zone is gebaseerd op de volgende criteria.

1) het gebied moet ruimtelijk inpasbaar zijn en het effect op bereikbaarheid, 2) de doelgroep moet primair gericht zijn op stadslogistiek, 3) bereikbaarheid via aanwezigheid van doorgaande routes, 4) levert het een bijdrage aan de doelstellingen, 5) er is sprake van een gelijk speelveld tussen ondernemers in het gebied, 6) herkenbaarheid van het gebied door de weggebruiker, 7) gebied moet voldoende omvang hebben om voertuigen efficiënt te kunnen inzetten, 8) kan het gebied een bijdrage leveren aan slimme innovatieve logistieke concepten en 9) is de invoering van ZES in het gebied te koppelen aan andere ontwikkelopgaven.

Voor het vaststellen van de omvang van het gebied heeft een beoordeling plaatsgevonden op basis van deze criteria en komt het centrum en Wyck, exclusief de singels aan de westkant, in aanmerking als zone voor Zero Emissie Stadslogistiek. Met de invoering van ZES wordt invulling gegeven aan de



ambities uit onder meer het 'Bestuursakkoord onbegrensd en ontspannen', de realisatie van de gemeentelijke klimaatambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn en de doelstelling dat in 2025 een emissieloze stadsdistributie moet zijn bereikt door het opschalen van bestaande initiatieven. Met ZES wordt de leefbaarheid van het centrumgebied verbeterd. De omvang van de zone is meer dan alleen het voetgangersgebied en bevat ook delen van Wyck, inclusief het stationsgebied. Daarmee levert de afbakening van de zone betekenisvolle baten op. Na besluitvorming over de nieuwe verkeersstructuur rondom Sappi en Maasboulevard zal dit worden meegenomen in het aangepast kaartje van de zone en in het verkeersbesluit worden meegenomen.

Aansluiten bij landelijk beleid

Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben al in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken met de 'Green Deal Zero Emission Stadslogistiek' (ZES). Vanuit deze Green Deal ZES zijn in de afgelopen jaren diverse regionale pilots uitgevoerd met innovatieve logistieke concepten om stadskernen efficiënter en duurzamer te bevoorraden. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de rand van de stad, de inzet van elektrische voertuigen, vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten. Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend. Met het Klimaatakkoord (28 juni 2019) hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije stadslogistiek: de zogenaamde zero-emissie stadslogistiek. Dit gebeurt met het instellen van middelgrote nul-emissie gebieden voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025, waaronder Maastricht. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050.

De wijze van handhaving

Handhaving past bij de landelijke uitgangspunten en creëert een eerlijk speelveld voor de ondernemers in het centrumgebied. De voorkeursvariant van de gemeente is handhaving van de ZES-zone via vaste camera's langs de ingangsroutes van de zone. Hiermee wordt 100% controle mogelijk en ontstaat een eerlijk speelveld. Partijen die investeren in Zero Emissieoplossingen kunnen niet oneerlijk beconcurrereerd worden op oude vervuilende voertuigtechnieken.

5. Alternatieven.



Welke alternatieven zijn onderzocht en wat zijn de resultaten? Waarom is gekozen voor ZES?

1. '0'-variant, of te wel, 'geen ZES'. Onderzoek heeft uitgewezen dat in deze variant een steeds grotere aanspraak wordt gemaakt op de distributie van goederen en diensten in het centrumgebied.

Dit zal uiteindelijk leiden tot een toename van schadelijke emissies, een afnemende luchtkwaliteit, toenemende gezondheidsschade, een slechter vestigingsklimaat en een verslechtering van de economische vitaliteit van het centrumgebied.

Niets doen is ook een signaal naar marktpartijen die wél investeren in duurzame stadslogistiek dat Maastricht niet 'open for business' is. Deze partijen zullen hun diensten dan eerst in andere steden in Nederland uitrollen. Daarnaast zullen naar verwachting de komende jaren de normen vanuit het rijksbeleid aangescherpt worden naar een emissieloze stadsdistributie. Door in Maastricht nu al te anticiperen op ZES voorkomt de gemeente later onnodige extra kosten voor ondernemers/vervoerders doordat in een kortere tijd de maatregelen moeten worden uitgevoerd en bestaande voertuigen versneld vervangen moeten worden.

2. Geen gedragsverandering. In deze variant worden beroepsvervoerders enkel door middel van gerichte campagnes en slimme communicatie 'verleid' over te stappen naar zero emissie stadslogistiek. De keuze in te zetten op gedragsverandering kent een risico. Het gevaar is dat de beroepsvervoerders voor een lange periode telkens opnieuw 'verleid' moeten worden en dat dit beleid alleen effect sorteert op koplopers en het brede MKB (in service- en bouwlogistiek) hier niet op aanslaat. Hierdoor kan er op den duur een verzadigingseffect optreden en men niet meer open staat voor de boodschap en terugvallen in het 'oude' gedrag. Daarom is hier niet voor gekozen.
3. Milieuzone. Eerder is onderzoek uitgevoerd naar de invoering van een Milieuzone in Maastricht voor het centrumgebied. De Milieuzone richtte zich op alle vormen van vervoer, inclusief personenauto's. Voor deze vorm was onvoldoende politiek/bestuurlijk draagvlak aanwezig om tot invoering over te gaan, onder andere omdat andere landen niet meewerkten aan de uitwisseling van kentekengegevens. De zero emissie zone is niet belastend voor voertuigeigenaren van personenauto's (bewoners, bezoekers, forenzen) én levert tegelijkertijd vergelijkbare effecten op het gebied van luchtkwaliteit. De milieuzone verbetert de luchtkwaliteit, de Zero Emissie Zone Stadslogistiek zowel de luchtkwaliteit als het klimaat.
4. Alternatieve omvang (groter/kleiner) van de zone: in het participatieproces is de omvang van de zone met belanghebbenden besproken en getoetst.



Conclusie is dat de omvang van de zone goed werkbaar is. Een kleiner gebied is niet wenselijk, omdat daarmee minder maatschappelijke baten worden gerealiseerd en investeringen voor partijen die willen investeren in schone en slimme logistieke oplossingen daarmee minder renderen. Een grotere omvang van de zone betekent dat doorgaande goederenverkeerroutes, zoals de Statensingel en Hertogsingel, in de zone gaan vallen.

Dit is ongewenst vanwege omrijdeffecten. Een nog grotere omvang van het gebied, bijvoorbeeld het centraal stedelijk gebied, levert in maatschappelijke termen veel effect op, maar past minder goed bij de beleidsopgave van de gemeente, het doelbereik, en heeft een potentieel negatief effect op het vestigingsklimaat op (een aantal) bedrijventerreinen.

5. Alternatieve handhavingmethode: geen 100% controle via ANPR-camera's maar alleen (steekproefsgewijs) controles met mobiele camera's en/of boa's. Het Rijk schrijft voor dat de controle bij het binnenrijden van een nul-emissiezone door een gemeente gebeurt op basis van het kenteken, meestal met camera's op basis van automatische nummerplatherkenning. Gemeenten kunnen ook buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) inzetten voor handhaving van de nul-emissiezone. De beste manier om een eerlijk speelveld waar te borgen is 100% handhaving via een cordon aan camera's. Het is niet realistisch om enkel met boa's een adequate handhaving te organiseren. Dagelijks 500 vrachtwagens en ruim 2.100 bestelvoertuigen die het gebied betreden zijn niet handmatig door de boa's te registeren, zeker niet wanneer we de vrijstellingen- en ontheffingsmogelijkheden meenemen. Een alternatieve handhavingmethode met verschillende vormen van camera's (scanauto's en/of enkele strategische vaste camera's bij voetgangersgebied) is onderzocht en overwogen, maar levert met de huidige inzichten onvoldoende besparingen op om nu als voorkeursmodel voor te stellen en/of verder uit te werken.

6. Financiën.

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

Investering

€ 560.250 exclusief btw, totaal over een periode van 4 jaar 2021 tot 2025 voor het onder andere opstellen van een digitaal ontheffingsloket en communicatie (€ 70.000), bebording (€ 51.250), additionele personele kosten (€ 175.000) en aanschaf van een camerasysteem (€ 264.000).



Deze kosten worden gedekt uit de beschikbare MJIP gelden voor de milieuzone (€5 miljoen). Onder andere het camerasysteem is inzetbaar bij de milieuzone vandaar dat de investeringen gedekt worden uit betreffende MJIP gelden.

Exploitatie Maastricht

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

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

Flankerend pakket door Zuid-Limburg Bereikbaar

Er is naar verwachting € 900.000 - € 1.200.000 exclusief btw, voor de periode 2021 tot en met 2024 nodig voor een flankerend pakket maatregelen. Het programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar zal die maatregelen uitvoeren, na overeenstemming tussen de samenwerkende partners en zal dit vervolgens opnemen in de uitvoeringsprogramma's van de betreffende jaren. Voor 2021 is hiervoor reeds een bedrag van € 300.000 beschikbaar en voor de jaren 2022 -2024 worden deze maatregelen naar verwachting ook uitgevoerd door Zuid-Limburg bereikbaar. Waarbij de dekking van de bijdrage voor de jaren 2022 en 2024 onderdeel zal uitmaken van de gemeentelijke bijdrage aan het nieuwe uitvoeringsprogramma Zuid-Limburg bereikbaar gericht op veilig, slim en duurzame mobiliteit. Naar verwachting is er sprake van een 2/3 cofinanciering van het Rijk en de Provincie voor dit integrale nieuwe uitvoeringsprogramma. Een voorstel hiervoor wordt in een later stadium aan de Raad voorgelegd. Uitgangspunt is dat mocht blijken dat er in het uitvoeringspakket onvoldoende middelen aanwezig zullen zijn, dit voor Maastricht niet zal leiden tot extra kosten, wij op zoek gaan naar aanvullende financieringsbronnen en binnen de flankerende maatregelen zullen prioriteren als dit niet lukt.



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

7. Vervolg.

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

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

8. Participatie

ZES kan alleen slagen door samenwerking tussen ondernemers, bewoners en gemeente. Alle belanghebbenden zijn vanaf maart 2020 in een zorgvuldig participatieproces geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken. Deze aanpak heeft tot succes en draagvlak geleid bij de logistieke



sector, de ondernemers en bewoners in het centrum. Ook na vaststelling van het implementatieplan zal nauw worden samengewerkt met alle belanghebbenden. Na vaststelling door de raad wordt in Q2 en Q3 2021 gestart met de voorbereiding van het implementatieplan en wordt gezamenlijk met belanghebbenden toegewerkt naar ZE zone voor stadslogistiek in Maastricht. Hiervoor wordt een strategisch communicatie- en participatieplan opgesteld. Basis voor de participatie vormen ook dan weer onderstaande uitgangspunten.

Uitgangspunten voor het participatieproces met belanghebbenden

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

Uitkomsten

1. Ondanks de verschillende belangen van betrokkenen kunnen we spreken van een positieve grondhouding in beide ronde tafels over de ambitie en doelen van ZES (het gezamenlijk belang).
2. Belanghebbenden onderstrepen het belang van samenwerking tussen overheid, ondernemers en bewoners. Belanghebbenden erkennen en herkennen dat zij op elkaar zijn aangewezen.



3. De maatschappelijke baten die gerealiseerd kunnen worden bindt partijen rondom de opgave van ZES.
4. Het uitgangspunt voor de omvang van ZES (centrum exclusief singels) vinden belanghebbenden goed werkbaar.
5. In beide Ronde Tafels zijn specifieke aandachtspunten en ambities benoemd, onder andere: (fiets)veiligheid, duurzame mobiliteit voor werknemers en studenten, andere manieren van voorraadbeheer, effecten voor luchtkwaliteit en gezond leefmilieu, groene bevoorrading hotels. Belanghebbenden geven in overweging deze punten op te nemen in het beleid voor ondersteunende en stimulerende maatregelen.
6. Heb aandacht voor 'quick wins' en (kleinere) projecten die nu al kunnen bijdragen aan ZES en voor ondersteunende en stimulerende maatregelen in aanloop naar de invoering van ZES;
7. Ter afronding van het participatieproces zijn alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld reacties en vragen te stellen op het Implementatieplan Kort. In bijlage 5 zijn de antwoorden hierop opgenomen.

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

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

R.E.C. Kleijnen.

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake.



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 09-02-2021, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2021-04045;

BESLUIT:

1. De raad gaat akkoord met de in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, 'Op weg naar Zero Emissie' van 27 november 2020 omschreven ambitie;
2. De raad gaat akkoord met het per 1 januari 2025 invoeren van een zero-emissie stadslogistiek voor het bestel- en vrachtverkeer ten behoeve van het centrumgebied en Wyck, exclusief de singels aan de westkant;
3. De raad geeft het college opdracht tot het uitvoeren van het Implementatieplan dat moet leiden tot een zero-emissie stadslogistiek op 1 januari 2025;
4. De raad gaat akkoord met het voteren van een deel van de MJIP middelen 'Milieuzone' van € 560.250,- ten behoeve van een digitaal ontheffingsloket en communicatie, bebording, camerasysteem en personele kosten;
5. De raad gaat akkoord met het opnemen van de benodigde exploitatiekosten in de kaderbrief 2024 voor het jaar 2025 en verder.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 30 maart 2021

de griffier,

de voorzitter,