



# rm

rekenkamer  
maastricht

**Rekenkamer Rapport**  
Onderzoek naar de verduurzaming  
van de logistiek in de gemeente Maastricht

September 2024

# Rekenkamer Maastricht samenstelling

## **Voorzitter**

Mevrouw Lieve Schouterden

## **Leden**

De heer drs. Paul Janssen RA

Mevrouw mr. Mirjam van Kimmenaede

## **Mede-auteur onderzoek**

De heer ing. Edwin Claessens MBA RC

## **Secretariaat**

Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

[secretariaat@rekenkamermaastricht.nl](mailto:secretariaat@rekenkamermaastricht.nl)

[www.rekenkamermaastricht.nl](http://www.rekenkamermaastricht.nl)

# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>Onderzoeksproces</b>	<b>6</b>
1. Doel en opzet van het onderzoek	7
2. Beantwoording onderzoeksvragen	9
3. Conclusies	12
4. Aanbevelingen	13
5. Bestuurlijke reactie	14
6. Nawoord	19
<b>Bijlagen</b>	
1. Normkader met onderzoeksvragen	20
2. Toetsing normkader	22
3. Analyse van de onderzochte maatregelen	23

# 1.

## Samenvatting

In lijn van het landelijke klimaatakkoord dat op 28 juni 2019 door het kabinet is gepresenteerd, heeft de gemeente Maastricht in het Coalitieakkoord 2022-2026 de ambitie geformuleerd om in 2030 een klimaat neutrale gemeentelijke organisatie en in 2050 een klimaat neutrale stad te zijn. Om hieraan invulling te geven heeft de gemeente een aantal beleidslijnen geformuleerd. Ieder van de genoemde beleidslijnen omvat meerdere projecten. De rekenkamer heeft ervoor gekozen dit onderzoek te richten op één van de vijf pijlers van het Nationaal Klimaatakkoord, namelijk de pijler **mobiliteit**<sup>1</sup> en daarbinnen het thema **verduurzaming logistiek**.

De gemeente heeft invulling gegeven aan haar ambitie om de logistiek te verduurzamen door een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen in uitvoering te brengen. Er zijn concrete plannen, grotendeels in uitvoering, die aansluiten bij de ambitie van het landelijke klimaatakkoord en daarmee bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Gezien de positieve bijdrage van de maatregelen aan de

verbetering van de luchtkwaliteit heeft de gemeente ervoor gekozen om de middelen niet te besteden aan onderzoek en/of effectmeting (omslachtig en duur), maar aan de uitvoering van de maatregelen.

De gemeente heeft middels de twee Spoorboekjes de projecten in beeld gebracht, het spoorboekje 2019 en het geactualiseerde spoorboekje 2023. Informatie over de toekomstige voortgang van maatregelen en daadwerkelijke realisaties binnen de gestelde kaders en beschikbare middelen is hierin niet opgenomen. In de ambtelijke reactie op de nota van bevindingen wordt gesteld dat de spoorboekjes geen uitvoeringsprogramma's zijn maar zijn opgesteld op verzoek van de raad om zicht te krijgen op de projecten waarmee de gemeente bezig is om de luchtkwaliteit en bereikbaarheid te verbeteren. Deze uitvoeringsprogramma's zijn bij de rekenkamer niet bekend en derhalve niet meegenomen in het onderzoek.

Over de informatievoorziening richting de gemeenteraad zijn geen heldere

---

<sup>1</sup> **Klimaatakkoord 2019, onderdeel Mobiliteit**

afspraken gemaakt en is de informatie in het algemeen gefragmenteerd of indirect. De gerapporteerde informatie van de door Zuid Limburg Bereikbaar uitgevoerde maatregelen is gericht op de regio Zuid-Limburg. De informatie geeft minder inzicht in de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de stad Maastricht zelf.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek en de daaruit voortgekomen bevindingen kan de rekenkamer nog niet vaststellen dat het beleid van de gemeente Maastricht op het terrein van de verduurzaming van de logistiek doeltreffend is geweest.

In aanvulling hierop heeft de rekenkamer een aantal aanbevelingen:

- Maak doelstellingen per maatregel SMART en koppel hieraan aspecten uitgedrukt in tijd, geld kwaliteit, risico's en raakvlakken.
- Maak heldere afspraken over de wijze en frequentie hoe de gemeenteraad wordt geïnformeerd over het verloop per maatregel. Zorg

dat informatie volledig en herleidbaar is, waarbij indirecte informatievoorziening, bijvoorbeeld via een begroting, wordt vermeden.

- Onderdeel van de informatievoorziening is de projectvoortgang. Enerzijds door aan te geven wat er de afgelopen periode per doelstelling is gerealiseerd en anderzijds door aan te geven of de maatregel conform plan kan worden gerealiseerd. De informatievoorziening dient verder inzicht te geven in al dan niet gemitigeerde risico's en geconstateerde afwijkingen.

# Onderzoeksproces

In lijn van het landelijke klimaatakkoord dat op 28 juni 2019 door het kabinet is gepresenteerd, heeft de gemeente Maastricht in het Coalitieakkoord 2022-2025 de ambitie geformuleerd om in 2030 een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie en in 2050 een klimaatneutrale stad te zijn. Om hieraan invulling te geven heeft de gemeente een aantal beleidslijnen geformuleerd. Ieder van de genoemde beleidslijnen omvat meerdere projecten.

Na bestudering van een aantal gemeentelijke documenten en een vervolgesprek met de commissie Begroting en Verantwoording in juni 2023, heeft de rekenkamer ervoor gekozen dit onderzoek te richten op één van de vijf pijlers van het Nationaal Klimaatakkoord, namelijk de pijler **mobiliteit**<sup>2</sup> en daarbinnen het thema **verduurzaming logistiek**.

Verduurzaming van mobiliteit heeft niet alleen invloed op de CO<sub>2</sub>-uitstoot maar ook op de luchtkwaliteit. De maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van luchtkwaliteit vallen daarom voor een deel samen met maatregelen gericht op het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Over de maatregelen gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit heeft het college tweemaal een 'Spoorboekje' gepresenteerd met de stand van zaken van deze maatregelen.

Per brief van 19 juni 2023 is het plan-van-aanpak voor dit onderzoek gedeeld met de raad en de gemeentesecretaris. Op 31 augustus 2023 heeft een gesprek plaats gevonden over het plan van aanpak tussen een afvaardiging van de rekenkamer, de verantwoordelijke wethouder en de ambtelijke vertegenwoordigers.

In het najaar van 2023 heeft het onderzoek plaatsgevonden. In aanvulling op het dossieronderzoek dat de rekenkamer tot 27 september 2023 had uitgevoerd, heeft de rekenkamer een aantal aanvullende vragen gesteld. Deze vragen zijn op 17 november 2023 uitvoerig beantwoord. In de maand januari en februari 2024 is de beantwoording verder verwerkt en is het conceptrapport opgesteld. In de maanden april-mei-juni heeft ambtelijke en bestuurlijke hoor-wederhoor plaatsgevonden.

---

<sup>2</sup> Klimaatakkoord 2019, onderdeel Mobiliteit

# 1.

## Doel en opzet van het onderzoek

### 1.1 Doel van het onderzoek

De rekenkamer geeft met dit onderzoek inzicht in de wijze waarop de gemeente Maastricht de gewenste verduurzaming van de logistiek heeft vertaald in gemeentelijk beleid, hoe de realisatie van de gestelde lokale doelen zijn gemonitord en hoe de raad hierover, in onderlinge samenhang, is geïnformeerd.

Ook heeft de rekenkamer aanbevelingen geformuleerd die de raad kunnen ondersteunen bij het beoordelen en volgen van andere maatregelen in het kader van klimaatbeleid.

### 1.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

Is het beleid van de gemeente Maastricht op het terrein van de verduurzaming van de logistiek in de afgelopen jaren doeltreffend geweest?

Deelvragen zijn:

1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de verduurzaming van de logistiek?
2. Zijn de gemeentelijke doelen voor verduurzaming van de logistiek SMART geformuleerd?
3. Is inzichtelijk hoe de geselecteerde maatregelen uit het Spoorboekje bijdragen aan de doelen én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?
4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de geselecteerde maatregelen uit het Spoorboekje inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?
5. Welke afspraken zijn gemaakt over de informatievoorziening aan de raad (moment, vorm, inhoud, financiën) en zijn deze afspraken nageleefd?
6. Hoe sluiten de geselecteerde maatregelen uit het Spoorboekje aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen heeft de rekenkamer een normenkader gehanteerd voor elk van de geselecteerde maatregelen. Zie hiervoor bijlage 1.

### 1.3 Verantwoording en opzet van het onderzoek

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn de maatregelen die een relatie hebben met verduurzaming logistiek uit de Spoorboekjes 'Verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht' versie 2019 en 2023, geselecteerd.

C2.5 Verduurzaming in logistiek	Spoorboekje Verbeteren Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid	
	# in versie 2023	# in versie 2019
	33 Emissieloze stadslogistiek (ZES)	18
	34 Vrachtwagenheffing	19
	57 Programma Zuid-Limburg Bereikbaar	38
	58 Elektrificatie openbaar vervoer bussen	39
	60 Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden	41
	63 Verduurzaming gemeentelijk wagenpark	44
	65 Stimuleringsregeling elektrische bestelauto's	46
	67 Collectieve afvalinzameling	48
	68 Maatregelen voor bouwwerktuigen	49

De selectie geeft een overzicht van de inspanningen die de gemeente Maastricht levert om de verduurzaming van de logistiek te realiseren. De gemeente werkt via Zuid-Limburg Bereikbaar mee aan een bredere logistieke aanpak voor Zuid-Limburg. Deze regionale aanpak Zuid-Limburg Bereikbaar heeft de Rekenkamer niet onderzocht.

Voor de beantwoording van de deelvragen, afgeleid van de centrale onderzoeksvraag, zijn alle maatregelen (met uitzondering van Zuid-Limburg Bereikbaar) geanalyseerd en getoetst aan het normenkader. Deze analyse en toetsing is per maatregel opgenomen in bijlage 3, "Analyse van de onderzochte maatregelen". Per onderzoeksvraag is de toetsing aan het normenkader samenvattend weergegeven in bijlage 2, "beoordeling normkaders".



## 2.

# Beantwoording onderzoeksvragen

### 2.1 Samenvatting van de bevindingen per onderzoeksvraag

#### 2.1.1 Beleid

*Deelvraag 1: Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de verduurzaming van de logistiek?*

De onderzochte maatregelen sluiten aan op het gemeentelijke beleid en zijn op planniveau overzichtelijk en samenhangend opgesteld. Per maatregel is duidelijk welke activiteiten gepland zijn.

#### 2.1.2 Doelstellingen

*Deelvraag 2: Zijn de gemeentelijke doelen voor verduurzaming van de logistiek SMART geformuleerd?*

De doelstellingen zijn deels SMART geformuleerd. Wat ontbreekt zijn benodigde nulmetingen en streefwaarden om de gerealiseerde verbetering te kunnen kwantificeren. De bijdrage die iedere maatregel afzonderlijk levert aan de verduurzaming van de logistiek is daarmee niet helder, vooral omdat de overall ambitie voor de verduurzaming van de logistiek, specifiek het reduceren van de CO<sub>2</sub>-emissie, niet is gekwantificeerd en daarmee het effect van de maatregel niet meetbaar is.

#### 2.1.3 Bijdrage aan verduurzaming en kosten

*Deelvraag 3: Is inzichtelijk hoe de geselecteerde maatregelen uit het Spoorboekje bijdragen aan de doelen én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?*

Voor de geplande maatregelen geldt dat deze, door het verminderen van de CO<sub>2</sub>-emissie, kwalitatief kunnen bijdragen aan het beperken van klimaatverandering. De beoogde kwantitatieve bijdrage als gevolg van het uitvoeren van de maatregel is niet duidelijk en in de meeste gevallen onbekend.

Door de keuze van de gemeente om de middelen te besteden aan de uitvoering en niet in effectmetingen zijn er geen gemeten resultaten beschikbaar die inzicht geven in de bijdrage aan de verduurzaming van de logistiek.

Er is weinig inzicht in de geraamde kosten van de individuele maatregelen. Dit is deels te wijten aan het feit dat bepaalde maatregelen onderdeel vormen van een breder programma, waarbij de individuele maatregelen niet separaat zijn begroot. Daarnaast worden diverse maatregelen nog verder uitgewerkt waarbij nauwkeurig inzicht in de te verwachten kosten nog niet is te maken. Deels door toekomstige markontwikkelingen en productinnovaties die van invloed zijn op de toekomstige kosten en besparingen.

#### **2.1.4 Bewaking van de voortgang**

*Deelvraag 4: Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de geselecteerde maatregelen uit het Spoorboekje inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?*

Over de bewaking van de voortgang van de maatregelen, met name de aspecten inhoud, financiën en planning, heeft de rekenkamer in eerste instantie geconstateerd dat voor nagenoeg alle maatregelen het niet duidelijk is of deze binnen de beschikbare middelen en het beoogde tijdspad, daadwerkelijk worden gerealiseerd. De ambtelijke reactie stelt dat voor de meeste maatregelen planning en budget wel inzichtelijk is. Het is raadzaam om de raad hierover verder te informeren.

#### **2.1.5 Informatievoorziening**

*Deelvraag 5: Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze afspraken nageleefd?*

Uit het onderzoek blijkt, op basis van de beschikbare informatie, dat in de spoorboekjes bij geen enkele maatregel afspraken zijn gemaakt over de aard en frequentie van de informatievoorziening richting de gemeenteraad. Mogelijk is deze informatie beschikbaar in de uitvoeringsprogramma's.

In raadsinformatiebrieven of als antwoord op gestelde vragen door raadsleden wordt er wel over de voortgang van individuele maatregelen gerapporteerd. Door het opnemen van een maatregel in de begroting wordt aangegeven dat bij het goedkeuren van de begroting de raad tevens instemt met het uitvoeren van de bijbehorende maatregel.

#### **2.1.6 Bijdrage aan ambitie klimaatakkoord**

*Deelvraag 6: Hoe sluiten de geselecteerde maatregelen uit het Spoorboekje aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?*

Voor alle maatregelen geldt dat deze bij implementatie een positieve bijdrage zouden kunnen leveren aan de ambities van het landelijke klimaatakkoord. Uit het onderzoek blijkt dat er wel degelijk vooruitgang wordt geboekt en dat maatregelen (deels) zijn uitgevoerd. Wat de feitelijke bijdrage is aan de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de gemeente Maastricht is niet gekwantificeerd.

## **2.2 Zuid-Limburg Bereikbaar**

Het programma Zuid-Limburg Bereikbaar neemt binnen de geselecteerde lijst van maatregelen een bijzondere plaats in. In het kader van dit rekenkameronderzoek naar de verduurzaming van de logistiek beschouwt de rekenkamer het programma Zuid-Limburg Bereikbaar niet als een van de maatregelen die specifiek de verduurzaming van de logistiek beoogt, maar als een organisatievorm waarmee de gemeente een aantal klimaatmaatregelen, gericht op verduurzaming van de mobiliteit, tot uitvoering wil brengen. Het verduurzamen van de logistiek is daarbinnen één van de doelstellingen.

De benodigde middelen voor de periode 2023-2026, groot € 800.000 per jaar, om Zuid-Limburg Bereikbaar voort te zetten heeft de gemeenteraad goedgekeurd via de begroting waarin Zuid Limburg Bereikbaar als onderdeel is opgenomen.

Zuid Limburg Bereikbaar rapporteert en informeert op regionaal niveau waarbij de individuele effecten en resultaten voor Maastricht niet onmiddellijk zichtbaar zijn. In de ambtelijke reactie wordt aangegeven dat resultaten, specifiek voor Maastricht, uit de data te filteren zijn. De rapportage is met name gericht op de uitgevoerde maatregelen en acties zonder nadere toelichting van de bereikte effecten zowel van de bovenliggende gemeentelijke doelstellingen als van de structurele en integrale aanpak naar duurzame mobiliteit in de regio Zuid-Limburg.

# 3.

## Conclusies

De gemeente heeft invulling gegeven aan haar ambitie om de logistiek te verduurzamen door een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen in uitvoering te brengen. Er zijn concrete plannen, grotendeels in uitvoering, die aansluiten bij de ambitie van het landelijke klimaatakkoord en daarmee bijdragen aan het verminderen van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, een belangrijk broeikasgas dat bijdraagt aan klimaatverandering en de opwarming van de aarde. De gemeente kiest niet voor meetbare doelstellingen en resultaten (omslachtig en duur) waardoor de rekenkamer het gerealiseerde effect niet kan kwantificeren. Zo vinden er bijvoorbeeld geen nul-of luchtkwaliteitsmetingen plaats per afzonderlijke maatregel gericht op CO<sub>2</sub>-reductie. Wel beschikt Maastricht sinds 2013 over een uitgebreid luchtmeetnet waarmee metingen worden verricht en waardoor wel een beeld is op de ontwikkeling van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof in Maastricht en Zuid-Limburg.

De gemeente heeft op verzoek van de raad middels de twee spoorboekjes (spoorboekje 2019 en het geactualiseerde spoorboekje 2023) de voortgang van maatregelen en acties in beeld gebracht. Wat daarin niet is opgenomen is informatie over de toekomstige voortgang waaruit blijkt dat de maatregelen, die nog niet (volledig) zijn uitgevoerd, daadwerkelijk worden gerealiseerd, al dan niet binnen de gestelde kaders en beschikbare middelen.

Over de informatievoorziening richting de gemeenteraad zijn geen heldere afspraken gemaakt en is de informatie in het algemeen gefragmenteerd of indirect. De gerapporteerde informatie van de door Zuid Limburg Bereikbaar uitgevoerde maatregelen is gericht op de regio Zuid-Limburg. De informatie geeft minder inzicht in de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de stad Maastricht zelf.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek en de daaruit voortgekomen bevindingen kan de rekenkamer nog niet vaststellen dat het beleid van de gemeente Maastricht op het terrein van de verduurzaming van de logistiek doeltreffend is geweest.

## 4.

# Aanbevelingen

- Maak doelstellingen per maatregel SMART en koppel hieraan aspecten uitgedrukt in tijd, geld kwaliteit, risico's en raakvlakken.
- Maak heldere afspraken over de wijze en frequentie hoe de gemeenteraad wordt geïnformeerd over het verloop per maatregel. Zorg dat informatie volledig en herleidbaar is, waarbij indirecte informatievoorziening, bijvoorbeeld via een begroting, wordt vermeden.
- Onderdeel van de informatievoorziening is de projectvoortgang. Enerzijds door aan te geven wat er de afgelopen periode per doelstelling is gerealiseerd en anderzijds door aan te geven of de maatregel conform plan kan worden gerealiseerd. De informatievoorziening dient verder inzicht te geven in al dan niet gemitigeerde risico's en geconstateerde afwijkingen.

# 5.

## Bestuurlijke reactie

### Conclusies rekenkamer

<b>Conclusie 1 rekenkamer</b>	<b>Beleid</b> De gemeente heeft invulling gegeven aan haar ambitie om de logistiek te verduurzamen door een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen in uitvoering te brengen. Er zijn concrete plannen, grotendeels in uitvoering, die aansluiten bij de ambitie van het landelijke klimaatakkoord en daarmee bijdragen aan het verminderen van de uitstoot van CO <sub>2</sub> , een belangrijk broeikasgas dat bijdraagt aan klimaatverandering en de opwarming van de aarde.
<b>Bestuurlijke reactie</b>	We zijn blij met uw conclusie, dat de maatregelen in het spoorboekje 'Verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht' op planniveau overzichtelijk en samenhangend zijn opgesteld en dat per maatregel duidelijk is aangegeven welke activiteiten zijn gepland.
<b>Conclusie 2 rekenkamer</b>	<b>Doelstellingen</b> De gemeente kiest niet voor meetbare doelstellingen en resultaten (omslachtig en duur) waardoor de rekenkamer het gerealiseerde effect niet kan kwantificeren. Zo vinden er bijvoorbeeld geen nul-of-luchtkwaliteits-metingen plaats per afzonderlijke maatregel gericht op CO <sub>2</sub> -reductie. Wel beschikt Maastricht sinds 2013 over een uitgebreid luchtmeetnet waarmee metingen worden verricht en waardoor wel een beeld is op de ontwikkeling van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof in Maastricht en Zuid-Limburg.
<b>Bestuurlijke reactie</b>	Het is correct, dat wij er inderdaad niet voor hebben gekozen de doelstellingen voor verduurzaming van de logistiek in de spoorboekjes (spoorboekje 2019 en het geactualiseerde spoorboekje 2023) SMART te formuleren.  Uitvoering van de maatregelen vindt grotendeels gelijktijdig en aanvullend aan elkaar plaats. Wat elke individuele maatregel bijdraagt aan het verduurzamen van de logistiek kan daarom niet worden bepaald.

<p><b>Conclusie 3 rekenkamer</b></p>	<p><b>Inhoudelijke en financiële voortgang</b></p> <p>De gemeente heeft op verzoek van de raad middels de twee spoorboekjes (spoorboekje 2019 en het geactualiseerde spoorboekje 2023) de voortgang van maatregelen en acties in beeld gebracht.</p> <p>Wat daarin niet is opgenomen is informatie over de toekomstige voortgang waaruit blijkt dat de maatregelen, die nog niet (volledig) zijn uitgevoerd, daadwerkelijk worden gerealiseerd, al dan niet binnen de gestelde kaders en beschikbare middelen.</p>
<p><b>Bestuurlijke reactie</b></p>	<p>Het is correct, dat de spoorboekjes geen informatie geven over de toekomstige voortgang van de in de spoorboekjes vermelde maatregelen. Doel van de spoorboekjes is de raad inzicht geven in onze maatregelen om de luchtkwaliteit en bereikbaarheid van de stad te verbeteren.</p> <p>De raad heeft in zijn <b>raadsvergadering</b> van 19 december 2023 over de 'herverdeling middelen maatregelen luchtkwaliteit' een motie behandeld met het verzoek meer onderzoek te doen naar de effecten van de maatregelen uit het spoorboekje, maar deze <b>motie</b> is verworpen. Als reactie hierop heeft het college ervoor gekozen de beschikbare middelen te besteden aan het uitvoeren van de maatregelen en niet aan meten van de bijdrage van de maatregelen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en bereikbaarheid in Maastricht.</p> <p>De toekomstige voortgang van een aantal belangrijke maatregelen uit het spoorboekje leggen we aan de raad voor in de Programmabegroting (waarbij wij ons later hierover verantwoorden in de Gemeenterekening).</p>
<p><b>Conclusie 4 rekenkamer</b></p>	<p><b>Informatievoorziening</b></p> <p>Over de informatievoorziening richting de gemeenteraad zijn geen heldere afspraken gemaakt en is de informatie in het algemeen gefragmenteerd of indirect.</p>
<p><b>Bestuurlijke reactie</b></p>	<p>Wij herkennen ons in uw conclusie, dat de informatievoorziening aan de raad enigszins gefragmenteerd kan zijn. De reden hiervoor is dat de maatregelen uit het spoorboekje geen onderdeel vormen van één afgebakend uitvoeringsprogramma, waarover periodiek aan de raad wordt gerapporteerd.</p> <p>Doel van de spoorboekjes is puur de raad zicht te geven in onze maatregelen om de luchtkwaliteit en bereikbaarheid van de stad te verbeteren. In raadsinformatiebrieven of als antwoord op gestelde vragen door raadsleden wordt de raad wel nader geïnformeerd over individuele maatregelen.</p>

<p><b>Conclusie 5 rekenkamer</b></p>	<p><b>Programma Zuid-Limburg Bereikbaar</b></p> <p>De gerapporteerde informatie van de door Zuid-Limburg Bereikbaar uitgevoerde maatregelen is gericht op de regio Zuid-Limburg. De informatie geeft minder inzicht in de reductie van de CO2-uitstoot voor de stad Maastricht zelf.</p>
<p><b>Bestuurlijke reactie</b></p>	<p>Wij herkennen ons in uw conclusie, dat het programma Zuid-Limburg Bereikbaar gericht is op de (eu)regio. Maastricht is een onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. Wij zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van de regio en het verduurzamen van deze vervoersstromen. Daarom investeert Maastricht bijvoorbeeld in het stationsgebied en in regionale samenwerking. Zo hebben wij met o.a. de Provincie samengewerkt aan het doortrekken van de Drielandentrein welke het vanaf 7 juli 2024 mogelijk maakt te reizen tussen Maastricht, Heerlen, Aken en Luik zonder over te stappen.</p>
<p><b>Conclusie 6 rekenkamer</b></p>	<p><b>Bijdrage aan ambitie Klimaatakkoord</b></p> <p>Op basis van het uitgevoerde onderzoek en de daaruit voortgekomen bevindingen kan de rekenkamer nog niet vaststellen dat het beleid van de gemeente Maastricht op het terrein van de verduurzaming van de logistiek doeltreffend is geweest.</p>
<p><b>Bestuurlijke reactie</b></p>	<p>Wij zijn blij te lezen in uw rapport, dat de door u onderzochte maatregelen uit het spoorboekje een bijdrage zouden kunnen leveren aan de ambities uit het landelijke klimaatakkoord. Daarnaast geeft u aan dat uit uw onderzoek blijkt dat er wel degelijk voortuitgang wordt geboekt en dat maatregelen (deels) zijn uitgevoerd.</p> <p>Verschillende maatregelen versterken elkaar en moeten gezien worden in onderlinge samenhang. Wij herkennen dan ook uw conclusie dat het voor u momenteel niet mogelijk is om op basis van uw onderzoek wat zich richt op een aantal individuele maatregelen vast te stellen of ons beleid op het terrein van de verduurzaming van de logistiek doeltreffend is geweest.</p>



## Aanbevelingen rekenkamer

<b>Aanbeveling 1</b>	Maak doelstellingen per maatregel SMART en koppel hieraan aspecten uitgedrukt in tijd, geld kwaliteit, risico's en raakvlakken.
<b>Bestuurlijke reactie</b>	<p>Wij onderschrijven deze aanbeveling en onze ambitie is om doelstellingen bij nieuwe maatregelen waar mogelijk SMART te formuleren met hieraan gekoppeld tijd, geld, kwaliteit, risico's en raakvlakken. Dit draagt bij aan beter onderbouwde besluitvorming en afwegingen waar we als gemeente onze menskracht en middelen voor inzetten.</p> <p>We achten het niet wenselijk en zinvol om doelstellingen van reeds lopende maatregelen met terugwerkende kracht nog SMART te herformuleren. Dit zal de (wijze van) uitvoering immers niet meer kunnen beïnvloeden.</p>
<b>Aanbeveling 2</b>	Maak heldere afspraken over de wijze en frequentie hoe de gemeenteraad wordt geïnformeerd over het verloop per maatregel. Zorg dat informatie volledig en herleidbaar is, waarbij indirecte informatievoorziening, bijvoorbeeld via een begroting, wordt vermeden.
<b>Bestuurlijke reactie</b>	<p>De gemeente Maastricht heeft samen met partners en bewoners de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de bereikbaarheid en luchtkwaliteit van Maastricht. Vooralsnog heeft de focus gelegen op bewustwording en stimuleren. Vanaf 2025 ligt het accent meer op concrete maatregelen. Denk bijvoorbeeld aan het invoeren van de Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)-zone. Wij kunnen ons inderdaad voorstellen dat integrale informatievoorziening over de voortgang van de diverse maatregelen die de gemeente treft, zeker nu deze concreter worden en ook duidelijkere impact en effecten hebben, voor de raad wenselijk is.</p> <p>Het college informeert de raad op verschillende manieren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Via de reguliere P&amp;C cyclus (o.a. begroting en gemeenterekening).</li><li>- Via de periodieke programma-RIB's, zoals van het programma Energie- en Warmtetransitie (4x per jaar).</li></ul> <p>Naar aanleiding van uw aanbeveling stellen we dan ook voor om aanvullend een jaarlijks voortgangsbericht van alle maatregelen in het spoorboekje met de gemeenteraad te delen.</p>

<b>Aanbeveling 3</b>	Onderdeel van de informatievoorziening is de projectvoortgang. Enerzijds door aan te geven wat er de afgelopen periode per doelstelling is gerealiseerd en anderzijds door aan te geven of de maatregel conform plan kan worden gerealiseerd. De informatievoorziening dient verder inzicht te geven in al dan niet gemitigeerde risico's en geconstateerde afwijkingen.
<b>Bestuurlijke reactie</b>	Naar aanleiding van uw aanbeveling stellen we voor om een jaarlijks voortgangsbericht van alle maatregelen in het spoorboekje met de gemeenteraad te delen.

# 6.

## Nawoord

De rekenkamer is verheugd te mogen vernemen dat het college de conclusies en aanbevelingen kan herkennen en onderschrijven. Tegelijkertijd vertrouwen wij erop dat de aangekondigde jaarlijkse voortgangsberichten door de raad gewaardeerd zullen worden.

# Bijlage 1

## Normkader met onderzoeksvragen

1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid voor ..... invulling gegeven aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek?

Norm 1a.	Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar
Norm 1b.	Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar
Norm 1c.	Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

2. Zijn de gemeentelijke doelen voor ..... SMART geformuleerd?

Norm 2a.	Er is een eenduidige definitie beschikbaar
Norm 2b.	Er is een nulmeting beschikbaar
Norm 2c.	Er is een streefwaarde beschikbaar

3. Is inzichtelijk hoe ..... bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a.	Er bestaat inzicht in de bijdrage van de ..... aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek
Norm 3b.	De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.
Norm 3c.	Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel

4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Norm 4a.	Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.
Norm 4b.	Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.
Norm 4c.	Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning

5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a.	Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.
Norm 5b.	De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

6. Hoe sluit de maatregel ..... aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6.	De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.
---------	---

# Bijlage 2

## Toetsing Normkader

Onderstaande tabel 1 schetst een generiek beeld van de beoordeling van de onderzochte maatregelen, ter aanvulling op en illustratie van de in paragraaf 7.2. beschreven bevindingen.

Hierbij is de volgende waardering gebruikt:

- Bij >70% van de antwoorden "JA" → generiek antwoord "JA"
- Bij < 70% en <30% antwoorden "NEE" → generiek antwoord "DEELS"
- Bij >70% van de antwoorden "NEE" → generiek antwoord "NEE"

Beoordeling Normkaders (generiek beeld)									
Norm	Vraag	nr. Maatregel (spoorboekje 2023)							OVERALL
		33	34	58	60	63	65	67	
1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de maatregel?									
Norm 1a.	Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar	JA	JA	JA	JA	JA	NEE	NEE	JA
Norm 1b.	Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar	JA	JA	JA	JA	JA	JA	NEE	JA
Norm 1c.	Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.	JA	N.V.T.	JA	N.V.T.	JA	N.V.T.	NEE	DEELS
2. Zijn de gemeentelijke doelen voor de maatregel SMART geformuleerd?									
Norm 2a.	Er is een eenduidige definitie beschikbaar	JA	JA	JA	NEE	NEE	NEE	NEE	DEELS
Norm 2b.	Er is een nulmeting beschikbaar	JA	N.V.T.	N.V.T.	NEE	JA	NEE	NEE	DEELS
Norm 2c.	Er is een streefwaarde beschikbaar	JA	NEE	N.V.T.	NEE	JA	NEE	NEE	DEELS
3. Is inzichtelijk hoe de maatregel bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?									
Norm 3a.	Er bestaat inzicht in de bijdrage van de maatregel aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek	JA	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE
Norm 3b.	De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.	JA	N.V.T.	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE
Norm 3c.	Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel	JA	JA	JA	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE
4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?									
Norm 4a.	Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.	NEE	NEE	JA	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE
Norm 4b.	Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.	JA	N.V.T.	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE
Norm 4c.	Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning	NEE	N.V.T.	NEE	JA	JA	NEE	NEE	NEE
5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?									
Norm 5a.	Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE	NEE
Norm 5b.	De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.	N.V.T.	NEE	NEE	NEE	NEE	N.V.T.	NEE	NEE
6. Hoe sluit de maatregel aan bij de ambities van het landelijke klimaatkkoord voor de verduurzaming van de logistiek?									
Norm 6.	De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatkkoord.	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA	JA
Spoorboekje Verbeteren Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid									
# in versie 2023									
maatregel 33	Emissieloze stadslogistiek (ZES)								
maatregel 34	Vrachtwagenheffing								
maatregel 58	Elektrificatie openbaar vervoer bussen								
maatregel 60	Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden								
maatregel 63	Verduurzaming gemeentelijk wagenpark								
maatregel 65	Stimuleringsregeling elektrische bestelauto's								
van maatregel 57, Zuid Limburg Bereikbaar, is geen Normkader ingevuld									

# **Bijlage 3**

## **Analyse van de onderzochte maatregelen**

In deze bijlage zijn de bevindingen per maatregel opgenomen. Voor iedere maatregel is een schets van de betreffende maatregel gegeven, gevolgd door de teksten in de beide spoorboekjes en de beoordeling aan de hand van het normenkader.

## **Emissieloze stadslogistiek maatregel 18 in Spoorboekje 2019 = maatregel 33 in Spoorboekje 2023**

### **Beschrijving van de beleidsinhoud**

- Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) past bij eerdere besluiten van de gemeente Maastricht over het verduurzamen van de mobiliteit en versterken van de leefbaarheid in het algemeen;
- De gemeente Maastricht heeft sinds de ondertekening van de 'Green Deal Zero Emissie' in 2014 de ambitie om door middel van 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;
- Met het Nationaal 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 (Maastricht was in 2022 qua inwonersaantal de 23e gemeente van Nederland). Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050;
- Begin 2020 heeft gemeente Maastricht samen met 15 andere gemeenten in Zuid-Limburg een nieuwe mobiliteitsvisie opgesteld met vier leidende principes: door ontwikkelen; agglomeratiekracht; verbeteren van gezondheid, leefbaarheid en veiligheid, duurzame mobiliteit en CO<sub>2</sub>-reductie en inclusieve mobiliteit en verbeterde collectieve bereikbaarheid;
- Vanuit klimaatperspectief heeft de gemeente in de Klimaatbegroting 2018-2022 uitgesproken om te streven naar een 'klimaatneutrale gemeente' in 2050. Daarin staat voor mobiliteit benoemd om aan te sluiten bij kaders van het Rijk, zoals Zero Emissie OV-bussen in 2030 (maatregel 58) en Zero Emissie Stadslogistiek;
- In het Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid 2019 staat de ambitie voor schone lucht centraal en zijn 50 maatregelen aangekondigd, waaronder het verminderen van de overlast van vrachtverkeer en het realiseren van een Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). In het Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid 2023 is aangegeven dat de gemeente rekent op aanvullende middelen van het Rijk (aangekondigde klimaatgelden), destijds nog onduidelijk over daadwerkelijke toekenning en omvang van gelden. Op 30 maart 2021 heeft de gemeenteraad Maastricht besloten om per 1 januari 2025 een zero-emissie zone in te voeren voor het bestel- en vrachtverkeer ten behoeve van het centrumgebied en Wyck, exclusief de singels aan de westkant. Ook heeft de raad het college opdracht gegeven voor het uitvoeren van het Implementatieplan dat moet leiden tot een zero-emissie stadslogistiek op 1 januari 2025;
- Het Rijk heeft een Nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (op weg naar nul-emissie) opgesteld. 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 Nationaal Klimaatakkoord. Deze worden in 2021 in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV, 1990) door het Rijk opgenomen. Het Rijk heeft ook de gemeente Maastricht gevraagd deze landelijke agenda te ondertekenen.



De raad is voorgesteld om deze landelijke Uitvoeringsagenda te volgen en is op 30 maart 2021 akkoord gegaan met de in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, 'Op weg naar Zero Emissie' van 27 november 2020 omschreven ambitie.

- In de Omgevingsvisie 2040 is aangegeven dat samen met Maastricht Bereikbaar pilots worden gestart om de inzet van schone logistiek te stimuleren.
- De koppelkansen van een milieuzone en ZES zijn door de gemeente onderzocht<sup>3</sup> en de raad heeft n.a.v. de motie Effectief luchtkwaliteit verbeteren op 27 juni 2023 besloten om af te zien van het instellen van een milieuzone en het college opdracht te geven om een raadsvoorstel te maken voor alternatieve inzet van de oorspronkelijk voor de milieuzone gereserveerde financiële middelen, ten behoeve van de luchtkwaliteit, zoals vergroening van de stad en een investering in duurzame mobiliteit.
- Per RIB is op 20 maart 2023 het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 aan de raad aangeboden. Dit programma onderscheidt 4 inhoudelijke pijlers en een ondersteunende lijn (programmamanagement en randvoorwaarden). ZES maakt onderdeel uit van pijler 2: Mobiliteit.
- Om ZES mogelijk te maken is een ondersteunend maatregelenpakket noodzakelijk, waarbij stimulerende en faciliterende inzet van overheden noodzakelijk is, zie onderstaand figuur.



- Het maatregelenpakket 2019-2022 is in de Uitvoeringsagenda Slim Duurzaam Veilig Zuid Limburg 2019-2022 beschreven; In de begroting 2022 is aangegeven dat een Vervolgprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar in Q4 2022 vastgesteld zou worden.
- De gemeente heeft de raad impliciet via de Begroting geïnformeerd dat het programma Zuid-Limburg Bereikbaar wordt voortgezet. Met het goedkeuren van de begroting heeft de raad daarmee haar goedkeuring gegeven een vervolg te geven aan het programma, inclusief de onderliggende financiële middelen.
- Er is een Jaarplan Zuid-Limburg Bereikbaar 2023 beschikbaar via de website van Zuid-Limburg bereikbaar. Dit geeft de opdracht en activiteiten weer van het participatieproces Zero emissie stadslogistiek in Maastricht. De opdracht luidt: In samenwerking met

<sup>3</sup> een milieuzone is bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren door oudere dieselveertuigen te weren en kan zowel voor vracht- en bestelauto's als voor personenauto's gelden. Een zero-emissiezone is alleen bedoeld voor vracht- en bestelauto's en wordt ingezet om de steden leefbaar en aantrekkelijk te maken met behulp van schone en slimme stadslogistiek.

(logistieke) bedrijven werken aan efficiëntere en schonere logistiek. Logistiek makelaars en experts inspireren, enthousiasmeren en adviseren aangesloten ondernemers o.a. in de transitie naar zero emissie (stads)logistiek.

### Gemeentelijk doel

ZES is de invoering van een Zero Emissie zone voor emissieloos transport, maar vooral ook een meer efficiënte en duurzame aanpak van alle bestel- en vrachtverkeer dat in het stadscentrum moet zijn. ZES is ingericht met als doel: het behouden van een veilig, gezond, bereikbaar en aantrekkelijk stadscentrum én economische vitaliteit voor een toekomstbestendig Maastricht.

### Tijdpad gemeente

Zie onderstaand spoorboekje 2023.

### Financiën

Voor de jaren 2020, 2021 en 2022 heeft de raad 1 mln euro per jaar opgenomen als bijdrage aan het programma Zuid Limburg Bereikbaar (unaniem raadsbesluit 10 maart 2020). De overige benodigde € 0,90 mln. wordt gefinancierd uit overloopbudgetten binnen het programma, voortkomende uit het eerdere programma van Maastricht Bereikbaar. In het raadsvoorstel van 30 maart 2021 is de volgende kostenraming opgenomen:

Omschrijving	Kosten
<b>Maastricht</b>	
Realisatie ZE zone Stadslogistiek (Investing)	€ 560.250
Jaarlijkse operationele kosten 2025 t/m 2030	€ 207.250
<b>Zuid-Limburg bereikbaar</b>	
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

#### Investing conform raadsvoorstel van 30 maart 2021

€ 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).

#### Exploitatie Maastricht conform raadsvoorstel van 30 maart 2021

€ 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 (in de Kadernota 2021 is hierover geen nadere informatie opgenomen).

Voor de vervanging van het camerasysteem wordt gekozen om niet voor vervanging te 'sparen' aangezien in de toekomst wellicht andere handhavingsmogelijkheden beschikbaar komen (te denken valt onder andere aan handhaving via scanauto).

Conform het raadsbesluit dienen in de jaren na invoering van de zero emissiezone per 1 januari 2025 de exploitatielasten in de begroting te worden opgenomen. Berekend is dat ongeveer € 0,200 mln. per jaar benodigd is. Precieze bedragen zijn afhankelijk van de kosten van het softwarepakket en de camera's, de verdere uitwerking van het ontheffingenbeleid en de aantallen bezwaar- en beroepszaken. In de begroting is voor de jaren 2025 en 2026 rekening gehouden met deze kosten.

#### Jaarstukken 2021

In de jaarstukken 2021 is aangegeven dat bij de besluitvorming op 30 maart 2021 inzake Zero Emissiezone Stadslogistiek van het krediet 'Milieuzone' € 560.250 is gevoteerd ten behoeve van een digitaal ontheffingsloket en communicatie, bebording, camerasysteem en personele kosten.

#### Begroting 2023 gemeente Maastricht

In de begroting 2023 is aangegeven dat Maastricht tot nu € 1 mln. per jaar bijdraagt aan het programma Zuid-Limburg Bereikbaar. Hiervoor zijn geen structurele middelen voorzien. Nu meer gemeenten meedoen bedraagt de benodigde bijdrage voor 2023-2026 voor ZLB € 0,800 mln. per jaar.

#### Jaarplan ZLB

In het Jaarplan Zuid-Limburg Bereikbaar 2023 zijn voor de gemeente Maastricht de volgende bedragen opgenomen:

Participatieproces Zero emissie stadslogistiek	€ 64.000
Programma implementatie Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht	€ 350.000
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 414.000</b>

## In de spoorboekjes

Spoorboekje 2019 – Project 18 Emissieloze stadslogistiek	
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Korte omschrijving projectdoel	<p>Stimuleren van emissieloze stadslogistiek volgens de afspraken van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Hierbij wordt toegewerkt naar een emissieloze zone voor vrachtverkeer. Onder meer door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie van elektrische aansluitpunten op laad- en losplaatsen op de Markt en het Vrijthof voor het elektrisch koelen tijdens laden en lossen van een aantal horecaleveranciers in het kader van Stop &amp; Drop Horeca.</li> <li>• Onderzoek naar de mogelijkheden van een stadslogistieke hub en meer gebruik van services als Binnenstadservice Maastricht en vergelijkbare aanbieders.</li> <li>• Het stimuleren van de inzet van licht elektrische vrachtvoertuigen (LEV's) en het probeeraanbod van de e-cargo bike (elektrische bakfietsen) voor ondernemers.</li> </ul> <p>In het kader van het meerjarenprogramma 2020 – 2022 Zuid-Limburg Bereikbaar start er een verkenning om te komen tot een implementatieplan zero emissie (stads)logistiek met als doelgerichte maatregelen voor en met bedrijven en gemeente Maastricht uit te voeren.</p>
Planning	In 2020 worden elektrische aansluitpunten in bedrijf genomen op de Markt en op het Vrijthof.
Financiering	<p>Kosten voor de realisatie van stroompunten bedraagt eenmalig € 85.000,-. Dit wordt gefinancierd vanuit het jaarprogramma Maastricht Bereikbaar 2019. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.</p> <p>De jaarlijkse kosten voor service, onderhoud en reparatie worden geschat op € 15.000,-. Deze worden gefinancierd door de gemeente.</p> <p>Na een probeerperiode gaan de leveranciers die van de voorzieningen gebruikmaken betalen voor de afgenomen stroom en bijkomende kosten.</p>
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze maatregel is onderdeel van het programma Maastricht Bereikbaar jaarprogramma 2019.</li> <li>• Een mogelijke (toekomstige) uitbreiding betreft het stimuleren van het gebruik van elektrische bestelauto's.</li> </ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	<p>Heeft relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaatbegroting 2018-2022 #MissionZeroMaastricht</li> <li>• Zuid-Limburg Bereikbaar meerjarenprogramma 2020 – 2022 (maatregel 38)</li> </ul>
Status	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn.

## Spoorboekje 2023 – Project 33 Emissieloze stadslogistiek

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	<p>Instellen van een emissieloze zone voor vracht- en bestelverkeer. Stimuleren van emissieloze stadslogistiek volgens de afspraken van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek voor het centrum exclusief singels. Primair doel is het realiseren van een leefbaar, economisch vitaal en aantrekkelijk stadscentrum met als belangrijk effect verbeteren luchtkwaliteit en een gezonder en beter wonen en leefklimaat en daarmee samenhangend beter ondernemersklimaat van de stad.</p> <p>Naast de emissieloze zone wordt gewerkt aan een groot pakket aan flankerende maatregelen gericht op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdige infasering van emissievrij bestel- en vrachtverkeer en het activeren van het netwerk voor laadinfra en laadcapaciteit en stimuleren van slimme logistieke concepten.</li> <li>• Het participatie en communicatieproces, zodat stakeholders niet alleen optimaal geïnformeerd zijn over aankomend ZES, maar juist ook gestimuleerd worden tijdig na en mee te denken en over te gaan op elektrificatie van het wagenpark en efficiënter bestelgedrag.</li> </ul>
Planning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heden tot 2025 voorbereiden ZE-zone, en doorlopend participatie en communicatieproces met stakeholders en uitvoering flankerend pakket</li> <li>• Juni 2023 ondertekenen convenant landelijke ontheffingen loket.</li> <li>• September 2023 ontwerp verkeersbesluit met gemeentelijk deel ontheffingen beleid.</li> <li>• 1-1-2025 gefaseerd inwerking treden ZE-zone operationeel voor onder meer handhaving en toezicht (o.a. camerasysteem, bebording), ontheffingen en verkeersbesluit. Hierbij uitgaand van 4 maanden waarschuwingstermijn conform landelijke afspraken.</li> <li>• 1-5-2025 start beboeten overtreders</li> </ul>
Financiering	<p>Financiering uit diverse bronnen, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeentelijke begroting (raadsbesluit): ca. € 560.000</li> <li>• Subsidie uit het Schone Lucht Akkoord: ca. € 500.000</li> <li>• Aanvullende middelen vanuit klimaatgelden rijk (aangekondigd)</li> </ul>
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze maatregel is onderdeel van het uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 en het programma Maastricht Bereikbaar jaarprogramma 2019.</li> <li>• Bij het uitwerken van de ze-zone wordt rekening gehouden met een mogelijke (toekomstige) uitbreiding betreft het stimuleren van het gebruik van elektrische taxi's, touringcars en personenauto's</li> </ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	<p>Heeft relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omgevingsvisie Maastricht 2040.</li> <li>• Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026</li> <li>• Programma Zuid-Limburg Bereikbaar</li> <li>• Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden</li> <li>• Elektrificatie voertuigen</li> <li>• Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg</li> </ul>
Status	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn.

## Toepassing van het normenkader

### 1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan Emissieloze stadslogistiek?

#### Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar

Op 30 maart 2021 heeft de raad besloten om per 1 januari 2025 een zero-emissie zone in te voeren voor het bestel- en vrachtverkeer. Het implementatieplan dat onderdeel uitmaakte van het raadsvoorstel is in uitvoering.

#### Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar

Ja, er ligt een raadsbesluit van 30 maart 2021.

#### Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

- In het raadsvoorstel Zero Emissiezone Stadslogistiek van 20 maart 2021 zijn 5 alternatieven beschreven:
  - o '0'-variant, of te wel, 'geen ZES'.
  - o Geen gedragsverandering
  - o Milieuzone
  - o Alternatieve omvang (groter/kleiner) van de zone
  - o Alternatieve handhavingsmethode
- In de stadsronde van 23 februari 2021 bleek dat insprekers de ZES ondersteunen en voor een aantal is het duidelijk dat er ook een milieuzone moet komen met name t.b.v. het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- In de raadsronde van 2 maart 2021 spreken verschillende partijen uit voorstander te zijn van de ZES, een beperkt aantal is kritisch vanwege het economische tijp mede vanwege Corona en het dwingende karakter.
- De raad is akkoord gegaan 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. Voor het raadsvoorstel stemmen 34 raadsleden; tegen het raadsvoorstel stemmen 5 raadsleden. De druk op ondernemers is een aandachtspunt.
- De koppelkansen van een milieuzone en ZES zijn onderzocht en de raad heeft n.a.v. de motie Effectief luchtkwaliteit verbeteren op 27 juni 2023 besloten om af te zien van het instellen van een milieuzone en een deel van de hiervoor gereserveerde middelen anders in te willen zetten.

### 2. Zijn de gemeentelijke doelen voor Emissieloze stadslogistiek SMART geformuleerd?

#### Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar

Ja:

- Zero Emissie (Nul Emissie, Emissieloos, Emissievrij): géén uitstoot van uitlaatgassen 'aan de uitlaat'.
- Zero Emissie zone Stadslogistiek: een geografisch afgebakend gebied waarbinnen bestel- en vrachtauto's zijn toegestaan die als 'zero emissie' in het RDW-kentekenregister staan geregistreerd.

#### Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar

Het implementatieplan uit 2021 gaat uit van de volgende besparing:

Jaarlijkse besparing CO <sub>2</sub> -uitstoot	2025 (kton/jr)	2030 (kton/jr)	2040 (kton/jr)
Centrumgebied exclusief Singels aan de westkant	10,6	16,7	9,3

Welk jaar het referentiejaar is, is niet duidelijk (geen nulmeting). Uit de ambtelijke reactie op de nota van bevindingen blijkt dat het besparingen betreft ten opzichte van de situatie zonder ZES in de jaren 2025, 2030 en 2040.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar

Ja, de invoering van ZES is resultaatgericht: per 1-1-2025 wordt de zone ingevoerd.

3. Is inzichtelijk hoe Emissieloze stadslogistiek bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de Emissieloze stadslogistiek aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek

Zie bij norm 2b, waar de verwachte besparing is aangegeven.

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

De zone ZES wordt per 1-1-2025 ingevoerd, dus loopt nog. De verwachte resultaten zijn berekend en zijn gepresenteerd bij norm 2b.

De feitelijk bereikte resultaten zijn nog niet bekend omdat de zone nog niet is ingevoerd.

Norm 3c | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel

Ja.

Het raadsvoorstel van 30 maart 2021 bevat een kostenraming en houdt rekening met zowel investeringskosten als exploitatiekosten.

Toelichting:

De exploitatiekosten ZES, (handhaving, camerasysteem, afhandeling bezwaren) zijn vooralsnog geraamd op €200.000 per jaar en voorzien binnen de begroting. Onduidelijk is of dit voldoende is. Aanvullend budget voor de mogelijk benodigde voortzetting van de participatie is nog niet voorzien. Uit de ambtelijke reactie op de nota van bevindingen blijkt dat, op basis van ontvangen aanbiedingen van leveranciers, de geraamde exploitatiekosten groot € 200.000 voldoende zijn.

4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Onduidelijk is welke concrete afspraken (specifiek voor Maastricht) over de resultaten van monitoring en evaluatie (scope, planning, financiën) van deze maatregel zijn gemaakt (en hoe de raad daarover wordt geïnformeerd).

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

- In de spoorboekjes 2019 en 2023 is de voortgang gepresenteerd.
- In de Uitvoeringsagenda Slim Duurzaam Veilig Zuid Limburg 2019-2022 is het maatregelenpakket 2019-2022 voor o.a. de flankerende maatregelen ZES beschreven. Ten aanzien van de voortgang van de flankerende maatregelen is informatie opgenomen in de jaarverslagen van ZLB.
- Er is een Jaarplan Zuid-Limburg Bereikbaar 2023 beschikbaar dat de geplande activiteiten voor 2023 omvat.
- Over inhoudelijke bijsturing is in de p&c stukken niets anders terug te vinden dan dat het plan van aanpak ZES, gericht op invoering van zero-emissie in de binnenstad per 2025 wordt uitgevoerd.
- In de gemeentelijke begroting 2022 is aangegeven dat een Vervolgprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar in Q4 2022 vastgesteld zou worden. Actuele stand van zaken is onbekend.
- Op 27 december 2022 is de rapportage Monitoring en evaluatie Zero Emissie Stadslogistiek in Maastricht 2022 opgeleverd. Een dergelijke rapportage wordt jaarlijks gemaakt door een extern bureau Buck Consultancy International, BCI.
  - o De voortgang van de implementatie bestaat uit acht mijlpalen die in het implementatieplan zijn opgenomen.
  - o Op dit moment zijn twee mijlpalen bereikt: vaststellen implementatiebesluit en vaststellen zonering door de gemeenteraad.

- o Het verkeersbesluit, ontheffingenbeleid en de definitieve keuze voor toezicht en handhaving zijn in voorbereiding. Deze drie mijlpalen moeten uiterlijk in Q1 2024 gereed zijn (college- en/of raadsbesluiten). Daarna volgen de fysieke maatregelen.
- o Oordeel BCI: (bestuurlijke) implementatie ZES ligt op schema; 2023 verder met voorbereiding; Q1 2024 besluiten
- Op 6 november 2023 is de raad middels een RIB geïnformeerd inzake Overgangperiode tot 2030, vrijstellingen en ontheffingen: Overeenkomstig het besluit van de gemeenteraad in maart 2021 wordt de ZE-zone in Maastricht per 1-1-2025 ingevoerd. Tot 2030 geldt er een overgangperiode. Binnen deze overgangperiode gelden er een aantal vrijstellingen en zijn er ontheffingen mogelijk.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

Ja,

- De gemeente levert een programmabijdrage aan ZLB en brengt vanaf 2023 jaarlijks 800.000 euro in. Besteding van de middelen is weggezet bij ZLB.
- De financiële bijsturing voor de programmabijdrage van Maastricht aan ZLB is terug te vinden in de begroting en jaarstukken van de gemeente Maastricht en (beperkt) via de Spoorboekjes.
- In de Uitvoeringsagenda Slim Duurzaam Veilig Zuid Limburg 2019-2022 is het collectieve maatregelenpakket 2019-2022 beschreven inclusief een kostenbegroting (zonder specificatie voor duurzame logistiek en zonder specificatie voor Maastricht). Via de jaarverslagen ZLB wordt verantwoording afgelegd, maar niet specifiek voor Maastricht.
- De gemeente rekent op aanvullende middelen van het Rijk (aangekondigde klimaatgelden) maar heeft dit nog als p.m.-post staan in het Spoorboekje 2023. Klimaatgelden zijn inmiddels meerjarig toegekend dan wel in de rijksbegroting opgenomen. De gemeente ziet hierin een beperkt risico.

Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning

- Het raadsvoorstel van 30 maart 2021 bevat een mijlpalenplanning. De invoering van de zone ZES is in uitvoering. De meest actuele planning is opgenomen in het spoorboekje 2023. Er is geen informatie beschikbaar dat dit niet volgens planning verloopt.
- De flankerende maatregelen zijn in uitvoering. Uit de digitale jaarverslagen van ZLB is niet af te leiden of deze binnen de afgesproken planning zijn uitgevoerd. Een extern bureau heeft de voortgang 2022 onderzocht en geeft aan met betrekking tot het uitvoeringsprogramma ZES in 2022 dat de gemeente een goede voortgang heeft geboekt waarbij de gemeente is geadviseerd de voortgang van ZES in de praktijk nauwgezet bij te houden (via monitoring) en daar waar nodig versnellingsacties uit te voeren en of op andere manieren bij te sturen. De voortgang van ZES wordt, conform advies, continue gemonitord en er wordt jaarlijks een voortgangsrapportage opgesteld. Op dit moment wordt de rapportage over 2023 opgesteld.

5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

- Ten tijde van het onderzoek door de rekenkamer zijn geen afspraken bekend over (gestructureerde) informatievoorziening richting de raad.
- Op initiatief van het college is in 2019 en 2023 een 'spoorboekje' aan de raad aangeboden. Hier liggen geen vaste afspraken aan ten grondslag.
- Het Programma ZLB werkt met jaarplannen en jaarverslagen die worden vastgesteld door de stuurgroep Zuid-Limburg Bereikbaar. In de stuurgroep is de wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer,



Duurzaamheid en Hospitality vertegenwoordigd (tevens voorzitter). Onduidelijk is of de jaarplannen en jaarverslagen actief zijn aangeboden aan college en/of raad.

- Voor de raadsbehandeling van 10 maart 2020 aangaande de voortzetting van het programma Maastricht Bereikbaar/Zuid-Limburg Bereikbaar (16-2020), is de Uitvoeringsagenda Slim Duurzaam Veilig Zuid Limburg 2019-2022 door het college aangeboden aan de raad. In de uitvoeringsagenda is aangegeven: *'Het programma levert concrete, meetbare resultaten en legt verantwoording af aan de bestuurders van de financierende moederorganisaties.'*

De governance van het programma is uitgelegd in de Uitvoeringsagenda 2019-2022.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

n.v.t.

#### 6. Hoe sluit de maatregel Emissieloze stadslogistiek aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6 | De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

In het nationale Klimaatakkoord zijn concrete afspraken gemaakt tussen publieke en private partijen om per 1 januari 2025 in 30 tot 40 gemeenten middelgrote Zero Emissie zones in te voeren. De invoering van de zone ZES sluit hierop aan.

## Vrachtwagenheffing

### Maatregel 19 in Spoorboekje 2019 = Maatregel 34 in Spoorboekje 2023

#### Beschrijving van de beleidsinhoud

Het invoeren van een vrachtwagenheffing (VWH) is onderdeel van een **landelijk programma** van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Met de invoering van de VWH gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen. Bij invoering van deze vrachtwagenheffing wordt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens verlaagd tot het Europees minimum en de heffing van het Eurovignet wordt in Nederland stopgezet. Het tolstelsel (de vrachtwagenheffing) moet voldoen aan EU-regels die onder andere eisen stellen aan interoperabiliteit tussen landen. Een belangrijke eis betreft het kunnen gebruiken van één apparaat (on-board unit of OBU) in alle Europese landen met tolheffing. Met die OBU registreert een vervoerder de afgelegde kilometers op wegen waarvoor de heffing geldt. Door middel van waarnemingsapparatuur langs de kant van de weg, fysiek toezicht en administratieve controle wordt op naleving gecontroleerd.

#### Doel

Met de VWH beoogt het kabinet de volgende doelstellingen te behalen:

- Bijdragen aan het behalen van klimaatdoelen door binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg door middel van een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. De hoogte van het tarief hangt af van het gewicht en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig.
- Een bijdrage leveren aan de verduurzaming innovatie van de Nederlandse vervoerssector door de netto-opbrengst in te zetten in de vorm van subsidies voor onder andere de transitie naar alternatieve energievormen.

#### Tijdpad

Op 30 augustus 2022 is de **Wet vrachtwagenheffing** gepubliceerd in het Staatsblad.

Per 1 januari 2023 is de realisatiefase van het programma VWH gestart.

Minister Harbers heeft op 8 juni 2023 de Tweede Kamer een voortgangsbrief over Vrachtwagenheffing toegestuurd<sup>4</sup>. In deze brief gaat hij in op de invoering van vrachtwagenheffing die 'naar verwachting' start in 2026.

De VNG heeft een aantal keren de Minister van I en W gewaarschuwd voor de gevolgen van uitwijkend vrachtverkeer. Uitwijkend vrachtverkeer zorgt voor een toename van onderhoudskosten op andere wegen en wellicht infrastructurele aanpassingen om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. Via een spoedprocedure via de gemeente bij het rijk kan een weg die frequent als uitwijk wordt gebruikt, worden opgenomen in het

---

<sup>4</sup> [Kamerbrief over voortgang invoering Vrachtwagenheffing \(stand van zaken voorjaar 2023\) | Kamerstuk | Vrachtwagenheffing.nl](#)

netwerk waarvoor de heffing geldt. Deze procedure duurt minimaal 2 maanden. Wat volgens de VNG in de tussentijd zal noodzaken tot (vaak kostbare) noodmaatregelen, wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is.

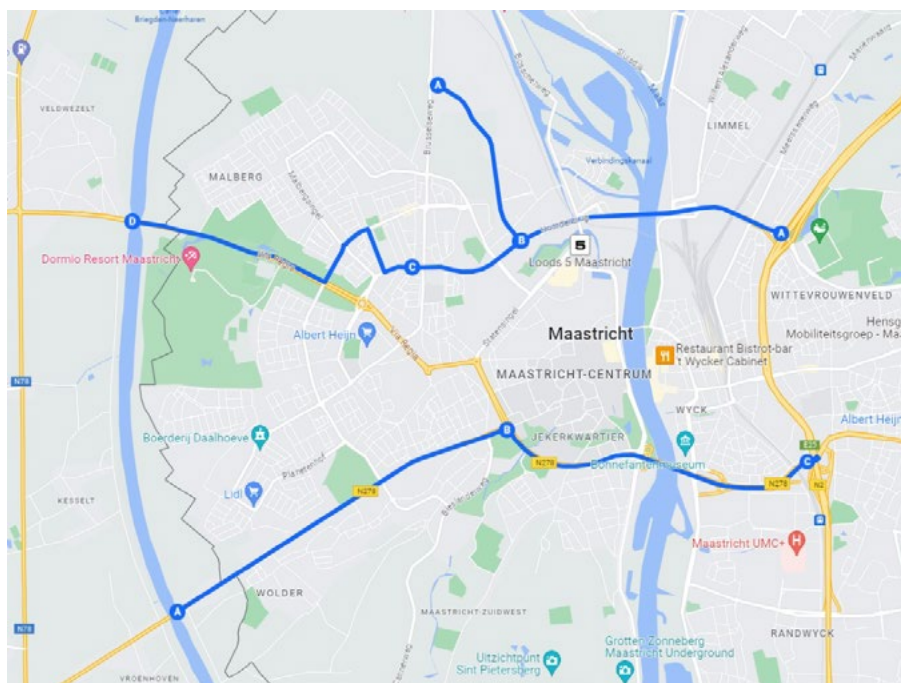
### Effecten in Maastricht

De vrachtwagenheffing wordt landelijk ingevoerd en de invoering gebeurt ook op kosten van de rijksoverheid. De gemeente Maastricht heeft een aantal lokale wegen aangedragen om opgenomen te worden in het heffingsnetwerk. Daarmee wordt voorkomen dat deze wegen worden gebruikt als 'uitwijk' om geen heffing te hoeven betalen. Deze voorstellen van Maastricht zijn overgenomen en deze wegen zijn opgenomen in het heffingennetwerk.

In het collegevoorstel 'Vrachtwagenheffing in Maastricht', behandeld in de collegevergadering van 16-4-2019, zijn de verwachte effecten van de vrachtwagenheffing beschreven en de maatregelen die worden voorgesteld om uitwijkende vrachtverkeer te voorkomen<sup>5</sup>.

Na invoering van de vrachtwagenheffing zal via een monitoringsnetwerk worden gevolgd of er ongewenst uitwijkend vrachtverkeer ontstaat. In die gevallen kunnen nieuwe wegen aan het heffingennetwerk worden toegevoegd (zoals boven beschreven).

Lokale wegen in Maastricht waar de vrachtwagenheffing zal gaan gelden:



<sup>5</sup> [Vrachtwagenheffing in Maastricht.pdf](#)

## In de spoorboekjes

Spoorboekje 2019 – Project 19 Vrachtwagenheffing	
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Korte omschrijving projectdoel	<p>In het Regeerakkoord 2017 staat dat het kabinet (Rutte III) – in navolging van de ons omringende landen - zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoert. Hierdoor zal het binnen- en buitenlands vrachtverkeer niet een vast bedrag, maar naar het gebruik van de weg een heffing betalen.</p> <p>Op verzoek van de gemeente Maastricht behoren de routes Viaductweg, Noorderbrug, Belvédèrelaan, Fort Willemweg, Fagotstraat, Nobellaan, Via Regia en John F. Kennedysingel, John F. Kennedybrug, Prins Bisschopsingel, Tongerseplein en de Tongerseweg ook tot het heffingsnetwerk.</p>
Planning	De invoering van vrachtwagenheffing staat gepland vóór 2023.
Financiering	Rijksoverheid. Er zijn geen financiële consequenties voor gemeente Maastricht.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"><li>• De heffing is gedifferentieerd naar milieukeurmerken waardoor er een stimulans uitgaat naar het verschonen van het wagenpark.</li><li>• Effecten worden door de Rijksoverheid gemonitord. De gemeente Maastricht wordt betrokken bij de wijze waarop wordt gemonitord.</li></ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: <ul style="list-style-type: none"><li>• Verkeersmaatregelen Maastricht-West (maatregel 17)</li><li>• Verkeersmonitor Maastricht</li></ul>
Status	Initiatief van derden dat door de gemeente wordt gefaciliteerd, bijvoorbeeld door mee te denken en te adviseren.

## Spoorboekje 2023 – Project 34 Vrachtwagenheffing

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	<p>In het Regeerakkoord 2017 staat dat het kabinet (Rutte III) – in navolging van de ons omringende landen - zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoert. Hierdoor zal het binnen- en buitenlands vrachtverkeer niet een vast bedrag, maar naar het gebruik van de weg een heffing betalen.</p> <p>Op verzoek van de gemeente Maastricht behoren de routes Viaductweg, Noorderbrug, Belvédèrelaan, Fort Willemweg, Fagotstraat, Nobellaan, Via Regia en John F. Kennedysingel, John F. Kennedybrug, Prins Bisschopsingel, Tongerseplein en de Tongerseweg ook tot het heffingsnetwerk.</p>
Planning	De planning voor invoering van vrachtwagenheffing is onbekend.
Financiering	Rijksoverheid. Er zijn geen financiële consequenties voor gemeente Maastricht.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"><li>• De heffing is gedifferentieerd naar milieukeurmerken waardoor er een stimulans uitgaat naar het verschonen van het wagenpark.</li><li>• Effecten worden door de Rijksoverheid gemonitord. De gemeente Maastricht wordt betrokken bij de wijze waarop wordt gemonitord.</li></ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	<p>Heeft relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Omgevingsvisie Maastricht 2040</li><li>• Verkeersmaatregelen Maastricht-West (maatregel 32)</li><li>• Verkeersmonitor Maastricht</li></ul>
Status	Een maatregel die is afgerond of langdurig doorloopt maar geen nieuwe ontwikkelingen heeft.

## Toepassing van het normenkader

### 1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de vrachtwagenheffing?

Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar

Gemeente heeft de noodzakelijke acties genomen die op lokaal niveau noodzakelijk zijn om deze maatregel te kunnen invoeren.

Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar

Beleidskader is afkomstig van de Rijksoverheid.

Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

De gemeente heeft geen rol in het bepalen van het beleid. De VNG heeft in het wetgevingstraject ingesproken.

### 2. Zijn de gemeentelijke doelen voor de vrachtwagenheffing SMART geformuleerd?

Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar

Het gemeentelijke doel beperkt zich tot het aanwijzen van wegen waarvoor de heffing zal gelden. Voor Maastricht zijn op verzoek van de gemeente enkele wegen toegevoegd aan het netwerk waarvoor de heffing zal gelden.

De bijdrage die de heffing zal hebben op de CO<sub>2</sub>-uitstoot is niet onderzocht en zal ook niet gemonitord worden.

Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar

n.v.t.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar

Nee. De effecten van de vrachtwagenheffing zullen door de Rijksoverheid worden gemonitord. Volgens het Spoorboekje 2023 zal de gemeente Maastricht betrokken worden bij de wijze waarop wordt gemonitord.

### 3. Is inzichtelijk hoe de vrachtwagenheffing bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de vrachtwagenheffing aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek

De gemeente Maastricht heeft niet onderzocht wat de bijdrage is van de vrachtwagenheffing op de verduurzaming van de logistiek. De gemeente is in dit dossier volgend, met uitzondering van het aanwijzen van enkele lokale wegen.

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

n.v.t.

Norm 3c | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel

n.v.t.

### 4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

De gemeente heeft een volgende rol. De rijksoverheid bepaalt.

De invoering van de vrachtwagenheffing is vertraagd. De Raad is via het Spoorboekje geïnformeerd over het feit dat de planning van de invoering niet bekend is. Echter is de raad niet geïnformeerd dat de invoering is vertraagd.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

De gemeente heeft een volgende rol. De rijksoverheid bepaalt.

Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning

De gemeente heeft een volgende rol. De rijksoverheid bepaalt.

5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

Nee.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

Nee

6. Hoe sluit de vrachtwagenheffing aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6 | De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

Ja. Het is een landelijke maatregel als onderdeel van het landelijke klimaatakkoord.

## Het Programma Zuid-Limburg Bereikbaar Maatregel 38 in Spoorboekje 2019 = Maatregel 57 in Spoorboekje 2023

### Beschrijving van het programma

In haar spoorboekjes van 2019 en 2023 rekent de gemeente Maastricht het Programma Zuid-Limburg tot één van de maatregelen (2109: maatregel 38, 2023: maatregel 57). In het kader van dit Rekenkamer-onderzoek naar de verduurzaming van de logistiek beschouwt de Rekenkamer het programma Zuid-Limburg Bereikbaar niet als een van de maatregelen die specifiek de verduurzaming van de logistiek beoogt, maar als een organisatievorm waarmee de gemeente een aantal klimaatmaatregelen gericht op verduurzaming van de mobiliteit, tot uitvoering wil brengen. Het verduurzamen van de logistiek is daarbinnen één van de doelstellingen.

De zestien Zuid-Limburgse gemeenten, de Provincie Limburg en het Ministerie van Infrastructuur en Waterschap werken samen in dit programma en dragen samen bij aan de financiering van ZLB.

ZLB is in 2019 gestart (als opvolger van Maastricht Bereikbaar) en heeft van de bestuurders van de financierende moederorganisaties (gemeenten, provincie en Rijk) de opdracht gekregen om een meerjarenprogramma (periode 2019-2022) op te stellen waarin met een structurele en integrale aanpak toegewerkt wordt naar duurzame mobiliteit in de regio Zuid-Limburg. Deze opdracht is uitgevoerd met de oplevering van de Uitvoeringsagenda Slim, Duurzaam en Veilig Zuid-Limburg 2019-2022<sup>6</sup>.

Om deze uitvoeringsagenda uit te voeren is de uitvoeringsorganisatie ZLB ingericht. Vanuit ZLB werken professionals samen met werkgevers, ondernemers, aanbieders van mobiliteitsdiensten en overheden en biedt ZLB ondersteuning aan werkgevers en ondernemers in de publieke en private sector.

### Uitvoeringsprogramma

In de raadsvergadering van de gemeente Maastricht op 10 maart 2020 is het uitvoeringsprogramma Slim, Duurzaam en Veilig Zuid-Limburg door de raad geaccordeerd en heeft de raad ingestemd met de voorgestelde budgetten voor de jaren 2020, 2021 en 2022<sup>7</sup>. Het betreffende raadsvoorstel 16-2020 is met 22 stemmen voor en 0 stemmen tegen aangenomen.

De gemeente heeft de raad impliciet via de Begroting geïnformeerd dat het programma Zuid-Limburg Bereikbaar wordt voortgezet. Met het goedkeuren van de begroting heeft de raad daarmee haar goedkeuring gegeven een vervolg te geven aan het programma, inclusief de onderliggende financiële middelen. De benodigde bijdrage voor 2023-2026 bedraagt € 0,800 mln. per jaar.

Over de governance wordt in het Uitvoeringsprogramma gemeld dat de ambitie en het beleid binnen de moederorganisaties worden uitgewerkt en dat het programma verantwoording aflegt aan de diezelfde moederorganisaties.

---

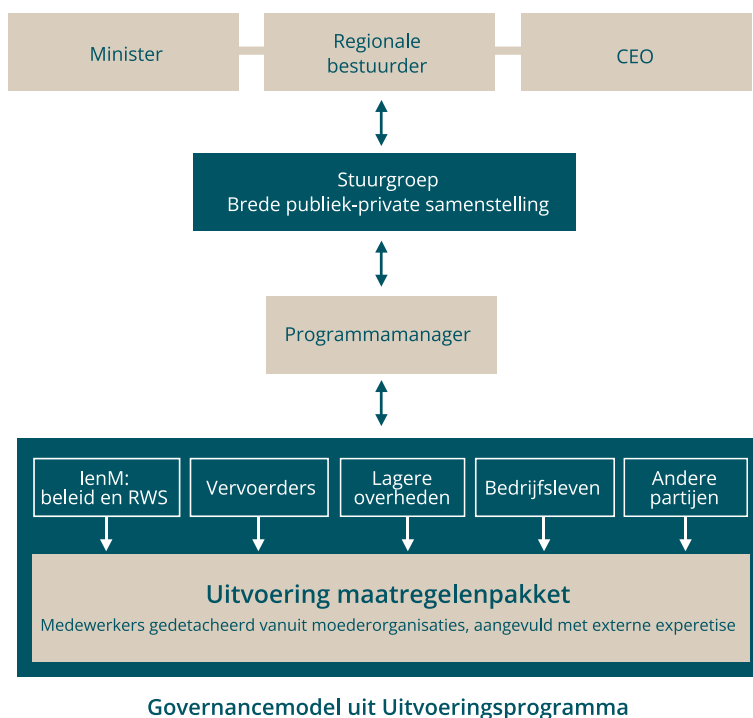
<sup>6</sup> [Uitvoeringsagenda Slim Duurzaam Veilig Zuid Limburg 2019-2022](#)

<sup>7</sup> [Raadsvoorstel 16-2020 - Voortzetting programma Maastricht Bereikbaar](#)



De uitvoering wordt aangestuurd door een Stuurgroep waarin de betrokken gemeenten, de provincie Limburg en een aantal private partijen vertegenwoordigd zijn<sup>8</sup>. Daarmee werkt het programma volgens een publiek-private aanpak.

De Stuurgroep prioriteert de activiteiten en stuurt bij door projecten te intensiveren, stop te zetten of om te vormen op basis van een monitoring en evaluatie.



Het programma ZLB omvatte in 2022 de volgende actielijnen:

- Investeren in communicatie
- Werkgeversaanpak
- Logistieke aanpak
- Fietsstimulering
- Onderwijsaanpak
- Hinder- en bereikbaarheidsaanpak
- Deelmobiliteit
- Digitalisering overheden
- Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar
- Maastrichtse Energie Akkoorden
- Laadinfrastructuur Maastricht
- Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht
- Van Verantwoord op Weg naar Team Heuvelland
- Zuid-Limburg Bereikbaar panel.

In het jaarplan 2023 zijn hier nog aanvullende opdrachten aan toegevoegd.

<sup>8</sup> Samenstelling Stuurgroep: Voorzitter: wethouder John Aarts. Andere deelnemers: de gemeenten Gulpen-Wittem, Heerlen, Maastricht, Parkstad en Sittard-Geleen, de Provincie Limburg, Maastricht University, Maastricht IMC+, ANWB, LWV, VNO-NCW, RWS, NS, Q-park, Arriva en ProRail.

## Rol gemeenteraad

In de Spoorboekjes wordt per maatregel kort aangeduid wat de rol van de gemeenteraad is bij de betreffende maatregel.

Bij ZLB was de tekst in het Spoorboekje 2019:

*“Op korte termijn besluiten over voteren budget op basis van meerjarenprogramma 2020-2022.”*

In het Spoorboekje 2023:

*“Kennismemen.”*

Deze laatste beschrijving van de rol van de raad is niet in overeenstemming met de begrotingen 2022 en 2023 waarin bij de ‘Aandachtspunten 2022 resp. 2023’ staat benoemd: *Kaderstellend en controlerend (raadsbevoegdheden)*

- *Vervolgprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar (1e kwartaal)*

De Uitvoeringsagenda Slim, Duurzaam en Veilig Zuid-Limburg heeft geen vervolg gekregen in een nieuw meerjarenprogramma. Wel heeft ZLB een jaarplan 2023 gepubliceerd via de website van ZLB<sup>9</sup>.

## Financiën

Het budget waarvan sprake is in het Spoorboekje 2029 betreft 3 miljoen Euro, voor de jaren 2020, 2021 en 2022 te financieren uit het MJIP en 0,9 miljoen uit overloopbudgetten binnen het programma, voortkomende uit het eerdere programma van Maastricht Bereikbaar. Deze raming en dekking zijn aan de raad voorgesteld met eerdergenoemd raadsvoorstel 16-2020.

### Jaarstukken 2021

De op basis van het meerjaren investeringsplan aan Maastricht Bereikbaar verstrekte bijdragen zijn volgens de accountant geen investeringen en mogen daarom niet geactiveerd worden. Dit betekent dat de boekwaarde ultimo 2020 en de bijdragen in 2021 van in totaal € 4,157 mln. als last moeten worden genomen.

### Jaarstukken 2022

Bij het opstellen van het coalitieakkoord 2018-2022 is de bijdrage aan het programma ZLB (2 tranches van € 2 mln. en de laatste tranche in 2022 van € 1 mln.) opgenomen. Dekking hiervan vond plaats middels het MJIP. Zoals ook gerapporteerd bij de jaarrekening 2021 zijn genoemde bijdragen volgens BBV niet aan te merken als een investering. Hiermee vervalt de dekking van de laatste tranche wat een negatief resultaat tot gevolg heeft van € 0,807 mln. (p.18 Gemeenterekening 2022)

<sup>9</sup> <https://www.zuidlimburgbereikbaar.nl/media/6354/zuidlimburgbereikbaarbestuurlijkjaarplan2023.pdf>

### Begroting 2023

In de begroting van 2022 is de financiële bijdrage aan het vervolgprogramma ZLB vastgesteld en is jaarlijks 800.000 euro gereserveerd. Maastricht droeg tot nu € 1,000 mln. per jaar bij. Nu inmiddels meer gemeenten meedoen bedraagt de benodigde bijdrage voor 2023-2026 € 0,800 mln. per jaar.

Het programma ZLB loopt tot en met 2026. Het programma en daarmee ook de benodigde dekking vervalt vanaf 2027.... Vanuit coalitieakkoord was hiervoor € 3,200 mln. gereserveerd voor investeringen. Uit overleg met de accountant volgt dat dit als exploitatiemiddelen gezien wordt van € 0,800 mln. per jaar voor de periode 2023-2026. (p226 Begroting 2023).

### Informatievoorziening

Bij de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Slim, Duurzaam en Veilig Zuid-Limburg 2019-2022 was in het raadsvoorstel een passage over monitoring en evaluatie opgenomen: *'Monitoring en evaluatie van de voortgang van de uitvoering, het bepalen van de effecten van maatregelen en de mate waarin een bijdrage geleverd wordt aan de opgestelde doelen zijn integraal onderdeel van de uitvoeringsagenda. Indien noodzakelijk zullen doelen en maatregelen heroverwogen worden. Deze heroverweging zal dan plaatsvinden binnen de Stuurgroep Zuid-Limburg Bereikbaar'.*

In het raadsvoorstel is geen aandacht besteed aan de wijze waarop de raad zal worden geïnformeerd over de voortgang en eventuele aanpassingen. Bij de raadsbehandeling is hieraan ook geen aandacht besteed.

Het programmabureau van ZLB publiceert jaarverslagen via de website, waaronder [www.ZESmaastricht.nl](http://www.ZESmaastricht.nl) die voorziet in reguliere informatie over de voortgang van ZES.

ZLB rapporteert en informeert op regionaal niveau waarbij de individuele effecten en resultaten voor Maastricht niet zichtbaar zijn. Daarnaast is de rapportage (zie Resultaten Jaarplan 2022) met name gericht op de uitgevoerde maatregelen en acties zonder nadere toelichting van de bereikte effecten zowel van de bovenliggende gemeentelijke doelstellingen als van de structurele en integrale aanpak naar duurzame mobiliteit in de regio Zuid-Limburg.

## In de spoorboekjes

Spoorboekje 2019 – Project 38 Zuid-Limburg Bereikbaar – Meerjarenprogramma ‘Slimme en duurzame mobiliteit 2019-2022’	
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Korte omschrijving projectdoel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Stimuleren van fietsen en openbaar vervoer via acties zoals ‘Op de pedalen’ en ‘Elke beweging telt’. Hierbij worden verschillende methodes gebruikt zoals de werkgeversaankpak en probeeraanbod (e-bikes en OV-abonnementen).</li> <li>• Nieuwe aanpak om autobewust rijden te stimuleren met daarin aandacht voor elektrisch rijden, deelmobiliteit en veiliger en duurzamer rijden door Band-op-Spanning-acties.</li> <li>• Stimuleren van emissieloze (stads)logistiek.</li> <li>• Smart Mobility. Door gebruik te maken van nieuwe technologieën zoals Talking Traffic wordt het verkeerssysteem intelligenter en efficiënter zonder uitbreiding van asfalt. Hiertoe worden onder meer een eerste tranche slimme verkeerslichtinstallaties (zogenaamde iVRI’s) geïnstalleerd, waarbij volgens een landelijke standaard communicatie mogelijk is tussen voertuig en verkeersregelinstallatie. Dit heeft in potentie een positieve invloed op doorstroming, fietscomfort, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.</li> <li>• Mobility as a Service (MaaS). Een van de landelijke pilots die zijn geïnitieerd door de Rijksoverheid met tot doel MaaS te ontwikkelen is een pilot van de provincie Limburg in samenwerking met Maastricht Bereikbaar. Specifiek in deze pilot worden grensoverschrijdende aspecten onderzocht.</li> </ul>
Planning	Doorlopend programma 2020 - 2022
Financiering	Vanuit gemeente Maastricht voor periode 2020 – 2022 is een bijdrage voorzien van € 3 miljoen.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maastricht Bereikbaar wordt opgeschaald naar Zuid-Limburg.</li> <li>• Zuid-Limburg Bereikbaar betreft samenwerking tussen Rijk en regio (Provincie Limburg, Regio Parkstad, Gemeente Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen).</li> </ul>
Rol gemeenteraad	Op korte termijn besluiten over vóóterén budget op basis van meerjarenprogramma 2020-2022.
Dwarsverbanden	<p>Heeft een relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omgevingsvisie met als onderdeel de mobiliteitsvisie</li> <li>• Actieplan Fiets (maatregel 7)</li> <li>• Uitbreiding fietsstallingen centrum (maatregel 1)</li> <li>• Emissieloze stadslogistiek (maatregel 18)</li> <li>• Klimaatbegroting 2018-2022 #MissionZeroMaastricht</li> </ul>

## Spoorboekje 2023– Project 57 Programma Zuid-Limburg Bereikbaar

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	<p>Continuëren van activiteiten Zuid-Limburg Bereikbaar via een collectief programma:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Werkgeversaanpak.</li><li>• Fietsstimulering.</li><li>• Deelmobiliteit en Hubs.</li><li>• Logistieke aanpak.</li><li>• Participatieproces Zero emissie Logistiek.</li><li>• Onderwijsaanpak.</li><li>• Digitalisering overheden.</li></ul> <p>En een aanvullend programma:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stimulering gebruik doorfietsroute.</li><li>• Extra onderzoek 0-meting gebruik doorfietsroute.</li><li>• SLA Lucht voor fiets.</li><li>• Extra maatwerk aanpak #posifiets.</li><li>• Programma Team Heuvelland.</li><li>• Programma implementatie Zero emissie stadslogistiek Maastricht.</li><li>• Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar.</li><li>• Programma Laadinfra Maastricht.</li><li>• Slim reizen tijdens werkzaamheden.</li><li>• A2 Vonderen-Kerensheide.</li><li>• Gebiedsgerichte aanpak bedrijventerreinen Maastricht.</li><li>• Maastrichtse Energie Akkoord.</li></ul>
Planning	Doorlopend programma
Financiering	Vanuit gemeente Maastricht voor periode 2023 – 2027 is een bijdrage voorzien van € 800.000 per jaar.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maastricht Bereikbaar is opgeschaald naar Zuid-Limburg.</li><li>• De naam Maastricht Bereikbaar blijft bestaan en is verdergegaan onder het deelproject 'Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar'.</li><li>• Zuid-Limburg Bereikbaar betreft samenwerking in de regio (Provincie Limburg en alle 16 Zuid-Limburgse gemeenten).</li></ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	<p>Heeft een relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Omgevingsvisie Maastricht 2040.</li><li>• Actieplan Fietsen in Maastricht.</li><li>• Actieplan Fietsparkeren Maastricht</li><li>• Uitbreiding fietsstallingen centrum.</li><li>• Grootschalige fietsstalling(en).</li><li>• Emissieloze stadslogistiek.</li><li>• Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026' #MissionZeroMaastricht.</li></ul>

## Elektrificatie openbaar vervoerbussen maatregel 39 in Spoorboekje 2019 = maatregel 58 in Spoorboekje 2023

### Beschrijving van de beleidsinhoud:

Sinds december 2016 verzorgt Arriva, als concessiehouder, het openbaar vervoer in Limburg in opdracht van de Provincie Limburg met een looptijd tot 2031. Onderdeel van de aanbidding en daarmee van de concessie van Arriva is dat uiterlijk 2025 al het vervoer van Arriva emissieloos is. Arriva wil deze doelstelling realiseren onder meer door inzet van elektrische bussen.

Voor het lokale openbaar vervoer is Maastricht in de gelegenheid gesteld haar zienswijze kenbaar te maken bij de Provincie. De Maastrichtse zienswijze is kortgesloten met de gemeenteraad.

### Actuele stand van zaken Maastricht

De techniek is nog niet toereikend om een bus die 's nachts is opgeladen de hele dag te laten rijden. Daarom is het noodzakelijk om tussentijds op te laden. Dit vergt infrastructurele voorzieningen in de vorm van extra haltekomen met aanliggend perron. Voor deze infrastructuur is door het college op 3-7-2018 besloten tot een bijdrage vanuit de gemeente Maastricht van €255.000 (te financieren door een verschuiving in de mobiliteitsprogramma's). De Provincie Limburg zal eveneens €255.000 investeren.

Arriva investeert in de nieuwe bussen en de laadvoorziening. De gemeente heeft in deze opgave een faciliterende rol door middel van het doen van infrastructurele aanpassingen binnen de stad.

Inmiddels wordt op de stadslijnen 1, 2, 3, 5, en 6 en op de streeklijnen 4, 7, 9, 10 en 30 gereden met elektrische voertuigen (bron: Spoorboekjes 2019 en 2023) en zijn de daarvoor noodzakelijke infrastructurele aanpassingen uitgevoerd. De overige lijnen volgen vóór 2026. De provincie Limburg geeft Arriva de vrijheid om dit zelf vorm te geven.

### In de spoorboekjes

Spoorboekje 2019 – Project 39 Elektrificatie openbaar vervoerbussen	
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Korte omschrijving projectdoel	Het elektrificeren van alle lijnbussen waardoor uitstoot van schadelijke stoffen en CO2 wordt verminderd. Inmiddels wordt er op alle stadslijnen (1, 2, 3, 5 en 6) en enkele streeklijnen (4, 7, 9, 10 en 30) gereden met elektrische voertuigen. Benodigde haltevoorzieningen zijn aangepast. Overige lijnen (8, 57, 48, 350, 610 en 659) volgen voor 2026.
Planning	Gereed voor 2026

Financiering	Arriva financiert de elektrificatie van de bussen en de installatie van laadvoorzieningen. Gemeente Maastricht heeft waar nodig haltevoorzieningen aangepast. Middelen zijn reeds gevoteerd door de Gemeenteraad. Er is geen aanvullende financiering nodig.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderdeel openbaar vervoer concessie Limburg 2016-2031</li> <li>• Elektrificatie lijnen TEC en De Lijn onbekend. Na realisatie tram Maastricht-Hasselt blijven lijn 62 van De Lijn en lijn 78 van TEC rijden.</li> <li>• Elektrificatie internationale lange afstandsbussen is onbekend.</li> </ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaatbegroting 2018-2022 #MissionZeroMaastricht</li> </ul>
Status	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn.

### Spoorboekje 2023 – Project 58 Elektrificatie openbaar vervoerbussen

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	Het elektrificeren van alle lijnbussen waardoor uitstoot van schadelijke stoffen en CO2 wordt verminderd. Inmiddels wordt er op alle stadslijnen (1, 2, 3, 5 en 6) en enkele streeklijnen (4, 7, 9, 10 en 30) gereden met elektrische voertuigen. Benodigde haltevoorzieningen zijn aangepast. Overige lijnen (8, 57, 48, 350, 610 en 659) volgen voor 2026.
Planning	Gereed voor 2026
Financiering	Arriva financiert de elektrificatie van de bussen en de installatie van laadvoorzieningen. Gemeente Maastricht heeft waar nodig haltevoorzieningen aangepast. Middelen zijn reeds gevoteerd door de Gemeenteraad. Er is geen aanvullende financiering nodig.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderdeel openbaar vervoer concessie Limburg 2016-2031</li> <li>• Elektrificatie lijnen TEC en De Lijn onbekend.</li> <li>• Elektrificatie internationale lange afstandsbussen is onbekend.</li> </ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omgevingsvisie Maastricht 2040</li> <li>• Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 #MissionZeroMaastricht.</li> </ul>
Status	Een maatregel die is afgerond of langdurig doorloopt maar geen nieuwe ontwikkelingen heeft.

## Toepassing van het normenkader

### 1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de elektrificatie van OV-bussen?

Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar

De elektrificatie van de OV-bussen is onderdeel van de OV-concessie met Arriva.

De elektrificatie van het internationale busverkeer waar Belgische vervoerders verantwoordelijk zijn, is bij het overleg over deze OV-concessie met Arriva buiten beeld.

Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar

Vastgelegd in Arriva-concessie.

Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

Aanbesteding op provinciaal niveau.

### 2. Zijn de gemeentelijke doelen voor elektrificatie OV-bussen SMART geformuleerd?

Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar

Vastgelegd in Arriva-concessie.

Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar

n.v.t.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar

n.v.t.

### 3. Is inzichtelijk hoe de elektrificatie van OV-bussen bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de elektrificatie van OV-bussen aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek

Bijdrage van de elektrificatie van OV-bussen is niet gekwantificeerd.

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

De gemeente realiseert de infrastructurele voorzieningen die noodzakelijk zijn.

De stadslijnen binnen de gemeente Maastricht zijn sinds 2019 al 100% elektrisch. Dit draagt bij aan een kwalitatieve verbetering van de luchtkwaliteit. Deze is echter niet gekwantificeerd.

Norm 3c | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel

Voor zover het gaat om de infrastructurele voorzieningen zijn de geraamde kosten voor de gemeente inzichtelijk.

### 4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

Conform afspraak tussen Arriva (concessiehouder) en de Provincie Limburg (concessieverlener) dient het busvervoer in de concessie in 2027 volledig elektrisch te zijn. Vooruitlopend hierop heeft Arriva reeds voor 2019 het volledige stadsnet van Maastricht geëlektrificeerd.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

Voor zover het gaat over de noodzakelijke infrastructurele voorzieningen. Of de plannen van Arriva financieel haalbaar zijn, is voor Maastricht niet inzichtelijk. Opgemerkt wordt dat De Provincie opdrachtgever is. Arriva heeft de aanbesteding gewonnen en vervolgens de opdracht aangenomen. Daarmee rust de verplichting tot uitvoering bij Arriva.



Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning

Er is na 2019 geen voortgang meer geboekt, omdat de maatregel (elektrificeren stadslijnen) in 2019 reeds is afgerond. Elektrificatie van het volledige busvervoer dient in 2026 voltooid te zijn.

5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

Nee, er is geen beschikbare informatie over afspraken met de raad inzake informatievoorziening.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

Nee, er is geen beschikbare informatie over afspraken met de raad inzake informatievoorziening.

6. Hoe sluit de elektrificatie van de OV-bussen aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6 | De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

De achterliggende motivatie voor de elektrificatie van de openbaar vervoerbussen was indertijd het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze maatregel, elektrificatie van de openbaar vervoersbussen, zal daarnaast ook bijdragen aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, de doelstelling van het Klimaatakkoord.

## Maatregel Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden Maatregel 41 in Spoorboekje 2019 = Maatregel 60 in Spoorboekje 2023

### Beschrijving van de beleidsinhoud:

Een passende laadinfrastructuur is randvoorwaardelijk voor elektrisch rijden en daarmee het op lokaal niveau invulling geven aan de energietransitie. Het aantal elektrische auto's zal toenemen en daarmee de vraag naar laadinfrastructuur.

Op landelijk niveau is daartoe de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Deze Nationale Agenda wordt decentraal uitgevoerd, waarbij Limburg samen met Noord-Brabant een samenwerkingsregio vormt: Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL Zuid). Gemeenten hebben hierbij een regierol, d.w.z. dat de gemeente moet bevorderen dat er voldoende laadinfrastructuur zal zijn in zowel de publieke als de private ruimte. De gemeente Maastricht wil investeren in goede randvoorwaarden en in het proces om op die manier een vliegwiel te creëren voor een veelvoud aan investering in laadinfrastructuur.

Met een RIB van 2 februari 2021<sup>10</sup> is de raad van Maastricht geïnformeerd over de vaststelling door het college van de "Toekomstvisie en uitgangspunten Laadinfrastructuur elektrisch vervoer" inclusief het "Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur elektrisch vervoer" voor de periode 2020 tot en met 2023. Dit uitvoeringsprogramma bevat een gedetailleerde planning per jaar.

In de Toekomstvisie en het Uitvoeringsprogramma ligt het accent op de laadinfrastructuur voor personenauto's. Laadinfrastructuur voor andere voertuigen (bestelvoertuigen, vrachtwagens, bussen, maar ook stadsdistributie, doelgroepenvervoer en elektrische fietsen) krijgt in dit beleidsstuk nauwelijks aandacht met uitzondering van een communicatiecampagne.

Voor bestelvoertuigen zal de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek leiden tot een versnelde groei van het aantal elektrische bestelvoertuigen. De realisatie van de benodigde laadinfrastructuur mag hiervoor geen belemmering vormen. Over de aanpak om dit te realiseren wordt gesteld dat deze in basis niet afwijkt van de aanpak voor personenauto's. "Hierbij gaat het met name om bestelvoertuigen van bedrijven, waarbij ook het uitgangspunt van toepassing is om te laden op eigen terrein indien mogelijk. Wel wordt ingezet op specifieke aandacht richting bedrijven in een communicatieaanpak."

---

<sup>10</sup> [RIB - Toekomstvisie uitgangspunten en uitvoeringsprogramma laadinfrastructuur.pdf](#)

Hierover wordt het volgende gezegd:

b) Ondersteuningscampagne voor bedrijven:

- Benutten van netwerken van Zuid-Limburg Bereikbaar, o.a. uit werkgeversaanpak.
- Aanbieden van wagenparkscans in combinatie met analyse van laadmogelijkheden. Dit voor bedrijven vaak behoorlijk complex. Uitvoering binnen bestaande middelen, waarbij we gebruikmaken van subsidiëring door Provincie Limburg en campagne van Zuid-Limburg Bereikbaar.
- Indien aanvullende middelen beschikbaar komen: ondersteuning van bedrijven door inzetten van externe deskundigheid of middelen. Deze middelen zijn niet voor investerings- of exploitatiekosten.

Daarmee lijkt de gemeente Maastricht achter te blijven bij het landelijk geformuleerde beleid zoals geschetst in de handreiking 'Laden van elektrische voertuigen in de logistieke sector' van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur<sup>11</sup>.

Volgens deze handreiking kunnen gemeenten kiezen voor een stimulerende, een faciliterende of een regulerende rol. Welke rol een gemeente neemt, hangt onder meer af van de duurzame ambities. Hoe actiever de rol, hoe meer invloed gemeenten hebben op:

- doorlooptijd van de realisatie van laadinfrastructuur;
- groei in beschikbare laadoplossingen voor de logistieke sector;
- bereidheid van logistieke partijen om te investeren in zero-emissievoertuigen;
- mate van innovatie binnen de gemeente rond zero-emissielogistiek.

Als een gemeente haar rol heeft bepaald, volgen er drie actielijnen. De allereerste stap is om de logistieke laadbehoefte binnen de gemeente in kaart te brengen. Vervolgens moet de realisatie van laadoplossingen een plek krijgen in beleid. Gelijktijdig is het belangrijk om samenwerking te zoeken, want deze grote opgave speelt op meerdere domeinen en overschrijdt gemeentegrenzen.

De gemeente Maastricht lijkt te kiezen voor een louter stimulerende rol, als het gaat om bestelvoertuigen, waarbij het uitgangspunt is dat bedrijven op eigen terrein laden. Er zijn geen concrete doelstellingen geformuleerd voor de laadinfrastructuur voor de logistieke sector.

Volgens de website **Laadprognoses voor bedrijventerreinen (v2) (arcgis.com)** is de huidige situatie en prognose voor Maastricht als volgt:

Huidig aantal trucks:	Huidig aantal bestelauto's:	Huidig aantal trucks:	Huidig aantal bestelauto's:
160	971	160	971
Toekomstige verwachting:	Toekomstige verwachting:	Toekomstige verwachting:	Toekomstige verwachting:
6 e-trucks	39 e-bestelauto's	33 e-trucks	239 e-bestelauto's
Totale vermogensvraag:		Totale vermogensvraag:	
<b>0 MW</b>		<b>2 MW</b>	

<sup>11</sup> [Handreiking-Logistiek-Laden \(nkl nederland.nl\)](#)

## **Aanbesteding van publieke laadpalen**

Voor de plaatsing van publieke laadpalen<sup>12</sup> heeft Maastricht ervoor gekozen om dit aan te besteden, samen met andere gemeenten in de provincies Limburg en Noord-Brabant en de beide provincies zelf. De provincie Noord-Brabant is penvoerder van deze aanbesteding. In 2016 was de eerste aanbesteding, gewonnen door Nuon-Heijmans.

In 2020 is een nieuwe collectieve aanbesteding gedaan. Deze aanbesteding is gewonnen door Vattenfall.

De verwachte voordelen van deze collectieve aanbesteding zijn:

- Het laadtarief voor gebruikers zou laag kunnen blijven;
- Door financiële betrokkenheid van twee provincies zijn innovaties beter mogelijk.

Belangrijk innovatief kenmerk van deze concessie is het proactief plaatsen van laadpalen op basis van de verwachte laadbehoefte (dus niet alleen 'op aanvraag').

De ambitie van deze aanbesteding is 4000 nieuwe openbare laadpalen in 2024 (voor beide provincies samen).

In 2024 wordt een nieuwe aanbesteding gestart.

## **Financiën voor de uitbreiding van laadinfrastructuur algemeen**

### **Rijkssubsidie voor RAL Zuid**

Voor de uitvoering van het programma van RAL Zuid stelt het Ministerie van I&W 2,6 miljoen beschikbaar onder de voorwaarde dat beide provincies eenzelfde bedrag beschikbaar stellen. Dit is toegezegd. De Provincie Limburg heeft € 937.000 beschikbaar gesteld, in te zetten voor de uitvoering van de aanbesteding.

### **Rijkssubsidie voor Maastricht:**

Maastricht heeft in 2021 een rijkssubsidie aangevraagd en toegezegd gekregen in het kader van het Schone Lucht Akkoord. Onderdelen van deze subsidieaanvraag waren de projecten Zero Emissie Stadslogistiek en "Brede aanpak laadinfrastructuur private terreinen".

De subsidie bedraagt € 1.381.257 voor alle betrokken projecten. Zie RIB van 13 juli 2021<sup>13</sup>.

De gemeente is gestart met de uitvoering van een opgesteld Projectplan waarvan inmiddels een tussenevaluatie heeft plaatsgevonden. Deze tussenevaluatie, uitgevoerd door Buck Consultants International, BCI, in opdracht van Zuid Limburg Bereikbaar, is echter beperkt tot de Zero Emissie Stadslogistiek. De overige projecten die deel uitmaken van het uitvoeringsprogramma van het Schone Lucht Akkoord, worden hierin niet besproken. De voortgang is daarmee onbekend.

## **Prognose budget Maastricht**

De kosten voor de uitvoering van het 'Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur elektrisch vervoer' zijn in het Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur in 2021 begroot op €255.000 voor beleidsmatige activiteiten, onderzoek, voorbereiding en kleine bijdragen aan projecten. Investeringskosten, bijvoorbeeld investeringskosten voor laadinfra, zijn hierin niet opgenomen. Indien realisatie en exploitatie van laadinfrastructuur investeringskosten met zich meebrengt, wordt hiervoor aparte besluitvorming doorlopen.

---

<sup>12</sup> 1 laadpaal heeft 2 laadpunten

<sup>13</sup> [RIB - Toekenning subsidie voor uitvoering van het Schone Lucht Akkoord.pdf](#)

## Begroting en jaarrekening Maastricht

In de begrotingen en jaarrekeningen van de afgelopen jaren is weinig terug te vinden over het uitbreiden van de laadinfrastructuur. In de begrotingen van 2022 en 2023 staat onder het kopje 'Uitvoeren Energietransitieplan' de zin '*Bij het vaststellen van de kaderbrief in juli 2021 heeft de raad besloten om voor de uitrol van laadinfrastructuur de noodzakelijke investeringen uit dit budget te voteren.*' In de Kaderbrief 2021 zelf is hierover niets terug te vinden. Bij de vaststelling in de raadsvergadering van 14 juli 2021 is een gewijzigd raadsvoorstel goedgekeurd waarbij de financiering van de €255.000 genoemd in het Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur wordt gerealiseerd middels een kredietvotering uit de investeringsmiddelen voor het uitvoeren van het Energietransitieplan.

## Actuele stand van zaken

Een passende laadinfrastructuur is cruciaal om de verduurzaming van de logistiek te laten slagen. Zeker de maatregel Zero Emissie Stadslogistiek kan alleen met succes in 2025 worden ingevoerd als de laadinfrastructuur op orde is.

Een gedegen laadinfrastructuur voor de logistieke sector kent specifieke eisen. Op goed bereikbare openbare locaties en op bedrijventerreinen is op bepaalde momenten veel vraag naar voldoende (liefst duurzaam opgewekt) elektrisch laadvermogen, zodat de elektrische voertuigen volgens planning op pad kunnen. Dit zal vermoedelijk ook tot piekbelasting kunnen leiden. Zo'n piekbelasting vraagt om veel netcapaciteit en mag omringende bedrijvigheid natuurlijk niet verstoren.

De informatievoorziening aan de raad over laadinfrastructuur: zie de meest recente informatie in de RIB van 25 januari 2023:

**[RIB - Uitbreiding realisatie publieke laadpunten.pdf \(parlaeus.nl\) en de RIB van 13 september 2023 RIB - Stand van zaken Uitvoeringsprogramma Energie- en warmtetransitie 2023-2026.pdf \(parleus\).](#)**

## In de spoorboekjes

Spoorboekje 2019 – Project 41 Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden	
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Korte omschrijving projectdoel	<p>De afgelopen jaren zijn op strategische plekken in de stad en op basis van verzoeken van particulieren laadpalen voor elektrische auto's geplaatst en in gebruik genomen.</p> <p>Conform de Klimaatbegroting en de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 wil de gemeente Maastricht bij deze transitie een proactieve, stimulerende en faciliterende rol pakken door het aantal laadpalen en snellaadstations uit te breiden.</p> <p>Hiertoe wordt een plaatsingsplan gemaakt waarin wordt geschat hoeveel laadpalen er in welk tempo in de openbare ruimte geplaatst moeten worden.</p>
Planning	<p>Opstellen plaatsingsplan e-laadpalen in 2020.</p> <p>Realisatie en uitrol 2020 tot en met 2030 in stappen.</p>
Financiering	<p>Hoogstwaarschijnlijk leidt de intensivering in het plaatsingsplan tot een extra budgetclaim bovenop de beschikbare middelen uit de Klimaatbegroting 2018-2022. De middelen voor de Klimaatbegroting 2018-2020 zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.</p>
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Volgens het Klimaatakkoord van het Rijk is het streven dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 emissieloos zijn. Het aantal elektrische personenauto's zal daarom de komende 10 jaar sterk groeien.</li><li>• Elektrische auto's kunnen steeds beter de concurrentie aan met conventionele auto's, zowel financieel als qua prestaties. De actieradius wordt bijvoorbeeld steeds groter.</li><li>• Gekeken wordt of ook een relatie gelegd kan worden met laadinfra voor logistieke toepassingen.</li></ul>
Rol gemeenteraad	<p>Instemmen met een raadsvoorstel met vervolgstappen en het te voteren budget.</p>
Dwarsverbanden	<p>Heeft een relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Klimaatbegroting 2018-2022 #MissionZeroMaastricht</li><li>• Parkeerplan (maatregel 21)</li><li>• Warmtevisie en Regionale Energie Strategie</li><li>• Zuid-Limburg Bereikbaar meerjarenprogramma 2020 – 2022 (maatregel 38)</li><li>• Nationale Agenda Laadinfrastructuur</li></ul>

## Spoorboekje 2023 – Project 60 Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	<p>In 2021 is de 'Toekomstvisie Laadinfrastructuur gemeente Maastricht' opgesteld, inclusief Uitvoeringsprogramma. Hierin is opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de uitrol van elektrisch rijden. Laadinfrastructuur bestaat uit een mix van regulier laden en snelladen, waarbij regulier laden en laden op privaat terrein de voorkeur heeft.</p> <p>Maastricht heeft inmiddels een goed dekkend netwerk van reguliere publieke laadpalen, waarin vrijwel overal binnen een loopafstand van 300 meter een publieke laadpaal aanwezig is. De uitrolstrategie voorziet ook voor de komende jaren in adequate groei van laadpunten.</p> <p>Snelladen is een aanvullende voorziening en gebeurt bij voorkeur op privaat terrein/bij bestaande voorzieningen en wordt gezien als marktactiviteit. Als marktontwikkelingen op privaat terrein onvoldoende lijken te slagen, onderzoeken we de mogelijkheden van publieke locaties voor snelladen.</p> <p>Private partijen als bewoners met eigen oprit, VvE's, werkgevers en logistieke bedrijven worden binnen de actielijn gestimuleerd zelf tot installatie van laadinfra over te gaan, om zodoende de druk op publieke laadinfra (en ruimte) te beperken.</p> <p>Op 1 januari 2025 wordt een Zero Emissie Stadslogistiek zone (ZES) ingevoerd. Dit brengt een extra laadbehoefte met zich mee. Deze wordt grotendeels 's nachts op eigen terrein (depot) verwacht. We voorzien in een aantal extra reguliere laadpalen in/rondom de zone. Extra snellaadinfrastructuur is vooralsnog niet noodzakelijk.</p>
Planning	<p>2023-2024: Voltooien dekkend netwerk reguliere laadpalen</p> <p>2024 en verder: Uitbreiden aantal reguliere laadpalen op basis van gebruiksdata</p> <p>2023: Inventarisatie en monitoring groei snellaadlocaties</p> <p>Voor 2025: Plaatsen extra reguliere laadpalen voor invoering ZES</p>
Financiering	Budget voor deze aanpak is gedekt vanuit het Programma Energie- en Warmtetransitie
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Volgens het Klimaatakkoord van het Rijk is het streven dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 emissieloos zijn. Het aantal elektrische personenauto's zal daarom de komende 10 jaar sterk groeien.</li><li>• Elektrische auto's zijn inmiddels concurrerend aan auto's met een verbrandingsmotor; het aantal modellen is sterk toegenomen, de kosten zijn gedaald en de actieradius gestegen.</li></ul>
Rol gemeenteraad	De Raad wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang
Dwarsverbanden	<p>Heeft een relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Omgevingsvisie Maastricht 2040</li><li>• Uitvoeringsprogramma Energie- en Warmtetransitie 2023-2026.</li><li>• Warmtevisie en Regionale Energie Strategie.</li><li>• Programma Zuid-Limburg Bereikbaar.</li><li>• Nationale Agenda Laadinfrastructuur.</li></ul>

## Toepassing van het normenkader

1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden specifiek gericht op de verduurzaming van logistiek?

Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar

In de Toekomstvisie Laadinfrastructuur gemeente Maastricht inclusief Uitvoeringsprogramma is het beleid rond de laadinfrastructuur beschreven, maar de aandacht gaat vooral uit naar de laadinfrastructuur voor personenauto's. In 2023 is dit programma geëvalueerd en is een geactualiseerde Uitrolstrategie Laadinfra opgesteld. Hierin is ook aandacht voor bestel- en vrachtverkeer.

Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar.

Ja, ook afgeleid van landelijke kaders.

Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

N.v.t.

2. Zijn de gemeentelijke doelen voor de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden specifiek gericht op de verduurzaming van de logistiek SMART geformuleerd?

Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar.

Nee. Er zijn geen concrete doelstellingen geformuleerd voor het aantal laadpunten (openbaar en privaat) dat noodzakelijk is om de verduurzaming van de logistiek en meer specifiek de zero-emissie zone te laten slagen.

Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar.

Nee, niet voor laadinfra voor logistiek.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar.

Er is een notitie beschikbaar, opgesteld door adviesbureau BCI, met een onderbouwde inschatting voor de aantallen elektrische bestel- en vrachtwagens in Maastricht, inclusief de benodigde laadinfrastructuur.

3. Is inzichtelijk hoe de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek.

Nee

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

Nee.

Norm 3c | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel.

Nee. Voor het Uitvoeringsprogramma dat hoort bij de Toekomstvisie Laadinfrastructuur is aan 'ambtelijke' kosten €255.000 geraamd voor de uitvoeringsperiode 2021 t/m 2023. Omdat dit programma zich vooral richt op laadinfrastructuur voor personenauto's, blijft onduidelijk welke kosten de gemeente denkt te maken voor laadinfrastructuur ten behoeve van logistiek.

*Noot: De € 255.000 zijn gefinancierd middels een kredietvoting uit de investeringsmiddelen voor het uitvoeren van het Energietransitieplan. Deze financiering ter dekking van beleidsmatige activiteiten, onderzoek, voorbereiding en kleine bijdragen aan projecten zijn echter geen investeringen en komen ten laste van het exploitatiebudget in het jaar waarin de kosten worden gemaakt. Dit vormt mogelijk een financieel risico voor de gemeente.*



4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

Deels, In 2023 is dit programma geëvalueerd en is de geactualiseerde Uitrolstrategie Laadinfra opgesteld. Hierin is ook aandacht voor bestel- en vrachtverkeer.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

Nee.

Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning.

Ja

Voor wat betreft het aantal reguliere publieke laadpunten ligt Maastricht per einde 2022 op koers: het aantal publieke laadpunten is voldoende, bewoners participeren in de vaststelling van locaties, de samenwerking met de leverancier is op orde.

Buck Consultancy International heeft vastgesteld dat het gemeentelijk beleid voor de realisatie van publieke laadinfrastructuur resulteert in voldoende publieke laadinfrastructuur voor invoering van ZES. De realisatie van laadinfrastructuur op privaat terrein (depot) is een verantwoordelijkheid van de ondernemers. De huidige netcongestie vormt hierin een belemmerende factor.

5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

Nee.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

Nee. Er zijn geen afspraken over de wijze hoe de raad wordt geïnformeerd.

*Noot: Over de 'Toekomstvisie Laadinfrastructuur gemeente Maastricht' inclusief Uitvoeringsprogramma zoals vermeld in spoorboekje 2023 bij maatregel 63, is de raad geïnformeerd middels een Raadsinformatiebrief. Dat geldt tevens voor de uitgevoerde evaluatie en de geactualiseerde uitrolstrategie.*

6. Hoe sluit de maatregel voor de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden specifiek gericht op verduurzaming van logistiek aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6 | De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

Gezien het overgrote deel op privaat terrein gerealiseerd moet worden, is de invloed van de gemeente beperkt, zeker wanneer het gaat over vrachtwagens. Bestelwagens kunnen gebruik maken van alle publieke laadpunten in de openbare ruimte, waarvan er inmiddels ruim 700 zijn gerealiseerd in Maastricht. Voor bestelwagens worden er binnen het ZES-gebied bovendien extra laadpalen geplaatst en zorgt de gemeente dat in alle wijken voldoende publieke laadpalen beschikbaar zijn voor mensen die de bestelwagen mee naar huis nemen.

Een onafhankelijk bureau concludeert dat het gemeentelijke beleid van Maastricht resulteert in voldoende publieke laadinfrastructuur voor invoering van ZES. Risico vormt de bijdrage in de private aanleg door bedrijven en beperkingen van de netwerkcapaciteit.

## Verduurzaming gemeentelijk wagenpark maatregel 44 in Spoorboekje 2019 = maatregel 63 in Spoorboekje 2023

### Beschrijving van de beleidsinhoud

#### Gemeentelijk beleid (generiek)

Coalitieakkoord 2018-2022

Binnen het onderdeel Klimaat en Energie is in het Coalitieakkoord 2022-2026 als ambitie voor de middellange termijn opgenomen: *Koers houden bij het verduurzamen van de gemeentelijke organisatie door stapsgewijs het wagenpark en de gemeentelijke gebouwen verder energieneutraal te maken richting het einddoel van 2030.*

Binnen het onderdeel 2.3. Duurzame en bereikbare stad is als doelstelling opgenomen: *Nul emissie van het gemeentelijk wagenpark als uitgangspunt bij vervanging.*

#### Gemeentelijk beleid (specifiek)

De doelstelling uit het coalitieakkoord 2018-2022 is in de actielijn 'Gemeentelijke organisatie' door vertaald in de Klimaatbegroting 2018-2022: *Nul emissie van het gemeentelijk wagenpark als uitgangspunt bij vervanging.*

In de Klimaatbegroting 2020 (oktober 2019) is aangegeven:

- In 2019 is gerealiseerd:
  - gemeentelijk wagenpark: aanschaf 22 stuks 100% elektrische Kangoo ZE;
  - test 100% elektrische veegwagens en test voertuigen op HVO-brandstof.
- Nog te realiseren in 2019:
  - test mogelijkheden HVO-brandstof
- Gepland in 2020:
  - aanschaf elektrische veegwagens
  - gemeentelijk wagenpark: impactanalyses: test 100% elektrische voertuigen.

#### Maastrichts Energie Akkoord (MEA)

In de Regionale Energie Strategie (RES) is de ambitie voor het verduurzamen van het eigen gemeentelijk wagenpark benoemd.

In het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 is zowel inspanning als resultaat vermeld voor het gemeentelijk wagenpark:

- Inspanning:
  - Wagenpark: vierjarenplan aanschaf voertuigen en HVO voor bestaande voertuigen.
  - Onderzoek laadfaciliteiten loopt.
- Resultaat:
  - Inzicht in benodigde laadfaciliteiten voor gemeentelijk wagenpark Q1 2023.
  - Vervanging wagenpark conform meerjarenplanning, tevens continuering inzet HVO-brandstof.

In de RIB Voortgang Strategisch Stappenplan Energietransitie is aangegeven dat de gemeente Maastricht gebruik maakt van een landelijk te ontwikkelen monitoringssysteem voor het

volgen van de voortgang van de energietransitie.

### **Raadswerkgroep Energie**

#### Vragen ex art. 47 RvO over emissieloze vuilniswagens

In de beantwoording van deze vragen (19-11-2019) heeft het college het volgende aangegeven: 'Om een indruk te geven vermelden we dat van 103 kleine tractie voertuigen (personenvoertuigen, kleine bestelauto's en pick-ups) inmiddels 28 elektrisch, 12 hybrides en 2 CNG zijn. Van circa 400 stuks gemotoriseerd handgereedschap zijn inmiddels circa 100 stuks elektrisch....

Ook werken we aan de vergroening van onze vuilniswagens. Daartoe doen we een proef met de biobrandstof (Drop-in-Fuel) HVO. ... HVO zorgt voor een besparing van circa 90% CO2 t.o.v. normale diesel. Het voordeel van HVO is dat die (vaak) een 1 op 1 vervanger is van de normale diesel. ... We rijden dan dus met exact hetzelfde voertuig, maar stoten 90% minder CO2 uit. Het nadeel is dat de prijs hoger is. Voor het aantal voertuigen dat we zouden kunnen overzetten op HVO betekent dit een verhoging van de brandstofkosten van circa € 35.000,- per jaar. Maar als dit bedrag wordt afgezet tegen de aanschafkosten van 1 elektrische huisvuilwagen (nu circa € 350.000,- tot € 400.000), dan wordt duidelijk dat genoemde verhoging beperkt is. Deze tussenstap met HVO geeft dan het voordeel dat we op het hele park van dieselveertuigen 90% CO2 besparen ten opzichte van één enkel voertuig dat 100% bespaart. (HVO100 geeft 90% CO2 reductie),

De eerste resultaten van de proef zijn goed. Maar om zeker te zijn, testen we de komende maanden een tweede voertuig. Als ook die resultaten goed zijn, schakelen we in het 1e kwartaal van 2020 met onze vuilniswagens geheel over op Drop-in-Fuel. Een volgende stap kan dan zijn om samen met Maastricht Bereikbaar en het MKB te onderzoeken of we in samenwerking kunnen komen tot het meer voorhanden zijn van HVO en het breder inzetten hiervan.'

### **Gemeentelijk doel**

De gemeentelijke doelstelling is: nul emissie van het gemeentelijk wagenpark in 2030.

### **Tijdpad gemeente**

Op 12 september 2023 wordt in de domeinvergadering Algemene Zaken de Actualisering inkoop- en aanbestedingsbeleid gemeente Maastricht 2023 besproken (raadsvoorstel 2023-02026).

### **Financiën**

In de begroting 2023 is in onderdeel 7.4 Milieubeheer opgenomen, ambitie 5.M4: *Koers houden bij het verduurzamen van de gemeentelijke organisatie door stapsgewijs het wagenpark en de gemeentelijke gebouwen verder energieneutraal te maken richting het einddoel van 2030.* Bij het onderdeel D5. Klimaat en energie is vermeld:... *Verduurzamen gemeentelijke organisatie (zie ook investeringsambities) (5.M4). Voor aanschaf van elektrische voertuigen voor het gemeentelijk wagenpark is jaarlijks een storting in productiemiddelenfonds nodig... De totale kosten bedragen structureel vanaf 2023 € 0,885 mln. per jaar.*

Bij de investeringen wordt genoemd:

*Uitvoeren Energietransitieplan:*

*Vanuit de klimaatbegroting is bij de begroting voor 2019 vanuit de actielijn gebiedsontwikkeling reeds een bedrag beschikbaar gesteld voor alle voorbereidende werkzaamheden en onderzoeken voor de uitbreiding van het binnenstedelijk warmtenet en voor gefaseerde vervanging van het gemeentelijk wagenpark. Bij het vaststellen van de kaderbrief in juli 2021 heeft de raad besloten om voor de uitrol van laadinfrastructuur de noodzakelijke investeringen uit dit budget te voteren (voor zover de aard en het karakter van de uitgaven zich lenen voor activering).*

In het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 is vermeld:

*Gemeentelijk wagenpark:*

*Elektrische bedrijfsauto's zijn daar waar vervanging aan de orde was reeds aangeschaft. Om het nog niet elektrische wagenpark niet versneld af te hoeven schrijven wordt hiervoor voorlopig duurzame (HVO) brandstof als transitiebrandstof. Zodra vervanging aan de orde is wordt overal (indien beschikbaar) overgeschakeld op seriematige geproduceerde elektrische voertuigen. In de gemeentelijke begroting is hiertoe een extra storting in productiemiddelenfonds (€575k per jaar) opgenomen. Onderzoek naar eventueel benodigde investeringen in de (laad) infrastructuur loopt. In het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 wordt een vierjarenplan aanschaf voertuigen en HVO voor bestaande voertuigen vermeld en een meerjarenplanning voor de vervanging van het wagenpark.*

*Ook is vermeld: Binnen de pijler gemeentelijke organisatie zijn de (in de gemeentelijke begroting 2023 opgenomen) kosten voor elektrificeren van het wagenpark en het verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed de grootste posten. NB bovenstaande begroting betreft alleen exploitatiekosten.*

## In de spoorboekjes

Spoorboekje 2019 – Project 44 Verschonon gemeentelijk wagenpark	
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	Bij het terugdringen van schadelijke emissies wil de gemeente het goede voorbeeld geven. We zetten daarom in op een duurzaam en goed functionerend gemeentelijk wagenpark. Dit wagenpark moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Tot die tijd kunnen we bijvoorbeeld al positieve resultaten bereiken met de inzet van biobrandstof voor oudere voertuigen.
Planning	Het emissievrij maken van het gemeentelijk wagenpark vindt gefaseerd plaats, maar in 2030 zijn alle gemeentelijke voertuigen emissievrij.
Financiering	Onderdeel van Actielijn gemeentelijke organisatie uit Klimaatbegroting 2018-2022. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.
Goed om te weten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op dit moment wordt een transitieplan gemaakt. Dat gaat gedetailleerder aangeven volgens welke route en in welk tempo de tussenstappen worden gezet.</li> <li>• Het transitieplan gaat ook inzicht geven in de te verwachte kosten.</li> <li>• Het gaat niet uitsluitend over de voertuigen, maar bijvoorbeeld ook over extra brandstofkosten (biobrandstof is duurder), trainingen voor personeel en aanpassing garage (bijvoorbeeld voor het onderhoud van elektrische voertuig zijn andere voorzieningen nodig).</li> </ul>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaatbegroting 2018-2022 #MissionZeroMaastricht</li> </ul>
Status maatregel	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn

Spoorboekje 2023 – Project 63 Verduurzamen gemeentelijk wagenpark	
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	Bij het terugdringen van schadelijke emissies wil de gemeente het goede voorbeeld geven. We zetten daarom in op een duurzaam en goed functionerend gemeentelijk wagenpark. Dit wagenpark moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Tot die tijd kunnen we bijvoorbeeld al positieve resultaten bereiken met de inzet van biobrandstof voor oudere voertuigen.
Planning	Het emissievrij maken van het gemeentelijk wagenpark vindt gefaseerd plaats, maar in 2030 zijn alle gemeentelijke voertuigen emissievrij.
Financiering	Onderdeel van Actielijn gemeentelijke organisatie uit uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.

Goed om te weten	<p>We hebben een transitieplan waarin opgenomen is op welk moment, welke voertuigen omgezet kunnen worden naar een duurzamere variant en wat dit, bij benadering, gaat kosten.</p> <p>Omdat de focus ligt op elektrificatie, is er ook een plan opgesteld aangaande onze laadinfrastructuur. We staan inmiddels op de wachtlijst bij Enexis omdat we een netverzwaring nodig hebben. Zonder netverzwaring is uitgebreide elektrificatie van het park niet mogelijk. Als tussenstap zijn onze grootverbruikers van diesel al omgezet op HVO100 (biobrandstof). Dit veroorzaakt wel een verhoging van onze brandstofkosten maar reduceert de CO2-uitstoot al met 90%.</p> <p>Trainingen voor personeel en aanpassing garage (bijvoorbeeld voor het onderhoud van elektrische voertuig zijn andere voorzieningen nodig) staan ook in de planning.</p>
Rol gemeenteraad	Kennisnemen
Dwarsverbanden	<p>Heeft relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoeringsprogramma Energie- en Warmtetransitie 2023-206</li> </ul>
Status maatregel	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn.

## Toepassing van het normenkader

### 1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark?

#### Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar

De volgende set van maatregelen kan worden afgeleid uit de spoorboekjes:

- Transitieplan (route en tempo voor tussenstappen, verwachte kosten);
- Andere aspecten dan voertuigen zelf: extra brandstofkosten (biobrandstof is duurder), trainingen voor personeel en aanpassing garage (bijvoorbeeld voor het onderhoud van elektrische voertuig zijn andere voorzieningen nodig);
- Plan voor laadinfrastructuur wagenpark gemeente.

#### Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar

Ja.

Beleidskader is Europees (schone motoren/schone wegvoertuigen: Stage V norm, Regulation 2016/162 en Regeling bevordering schone wegvoertuigen) en nationaal (Nationaal Klimaatakkoord). Gemeentelijk maakt de maatregel onderdeel uit van Actielijn gemeentelijke organisatie uit Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026. Het beleid is gericht op nul emissie van het gemeentelijk wagenpark in 2030.

Het Inkoop- en aanbestedingsbeleid dateert uit 2019 en geeft weinig aandacht aan duurzaamheid, en niet specifiek aan verduurzaming eigen wagenpark. Wel is in dit beleid is aangegeven dat de concrete doelstellingen van inkoop steeds rechtstreeks worden afgeleid van de gemeentelijke doelstellingen.

#### Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

Pm

### 2. Zijn de gemeentelijke doelen voor de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark SMART geformuleerd?

#### Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar

De rekenkamer heeft geen eenduidige definitie van 'gemeentelijk wagenpark' terug kunnen vinden. In de verschillende documenten worden verschillende aanduidingen voor voertuigen gehanteerd: gemeentelijk wagenpark, bedrijfsauto's, machines voor beheer en onderhoud openbare ruimte, veegwagens. Zelf spreekt de gemeente over rijdende eenheden (hierin zijn aanhangwagens ook meegenomen).

Het betreft alle voertuigen waarvan de gemeente Maastricht eigenaar is, inclusief de voertuigen die geleased worden.

#### Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar

In de Klimaatbegroting 2020 wordt aangegeven: *aanschaf 22 stuks 100% elektrische Kango ZE.*

In 2019 is in de beantwoording van vragen ex art. 47 RvO over emissieloze vuilniswagens aangegeven: *Om een indruk te geven vermelden we dat van 103 kleine tractie voertuigen (personenvoertuigen, kleine bestelauto's en pickups) inmiddels 28 elektrisch, 12 hybrides en 2 CNG zijn. Van circa 400 stuks gemotoriseerd handgereedschap zijn inmiddels circa 100 stuks elektrisch....*

Er is een overzicht beschikbaar van het gemeentelijk wagenpark (de rijdende eenheden) waarbij is aangegeven in hoeverre en welke voertuigen emissieloos zijn.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar.

Het einddoel is een klimaatneutrale gemeente in 2050 en een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2030 (begroting 2023). Alle gemeentelijke voertuigen moeten emissievrij zijn in 2030.

3. Is inzichtelijk hoe de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek.

Er is een een-op-een relatie: vervanging van het hele gemeentelijke wagenpark door emissieloze voertuigen levert 100% doelbereik op. Het is onduidelijk wat de procentuele bijdrage van deze maatregel is als onderdeel van de gehele gemeentelijke verduurzamingsopgave.

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

Geen informatie over beschikbaar. In de jaarstukken 2021 zijn bij onderdeel 7.4 (Milieubeheer) effectindicatoren opgenomen met realisatie voor de jaren 2017 t/m 2021. De voortgang van de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark is noch bij de effectindicatoren, noch tekstueel geduid. In de jaarstukken 2022 is geen specifieke informatie voor deze maatregel terug te vinden. Beschikbare informatie betreft alleen de uitstootreductie van CO<sub>2</sub>. Het terugdringen van emissies zoals fijnstof en andere schadelijke stoffen is bij het opstellen van maatregelen en het monitoren ervan (nagenoeg) niet meegenomen.

Norm 3c | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel.

De geraamde kosten zijn niet duidelijk.

In de begroting 2023 is aangegeven: *De totale kosten bedragen structureel vanaf 2023 € 0,885 mln. per jaar...*

In het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 is vermeld: *In de gemeentelijke begroting is hiertoe een extra storting in productiemiddelenfonds (€575k per jaar) opgenomen. Vermeld is dat de begroting alleen exploitatiekosten betreft.*

4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Onduidelijk is welke concrete afspraken (al dan niet specifiek voor Maastricht) over de monitoring en evaluatie (scope, planning, financiën) van de maatregelen zijn gemaakt (en hoe de raad daarover wordt geïnformeerd).

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

Deels.

- De Spoorboekjes geven vooral feitelijke informatie, maar geen inhoudelijke voortgangsinformatie.
- In het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 is zowel inspanning als resultaat vermeld voor het gemeentelijk wagenpark. Ook is vermeld dat het gemeentelijk wagenpark bijna volledig elektrisch is.
- In RIB Voortgang Strategisch Stappenplan Energietransitie is aangegeven dat Maastricht aan sluit bij het landelijk ontwikkelde monitoringssysteem. De resultaten hiervan zijn niet bekend.
- In de Jaarstukken 2022 is geen expliciete informatie over de voortgang van de vervanging van het gemeentelijk wagenpark opgenomen.
- Het percentage voertuigen dat rijdt op niet-fossiele brandstoffen (Elektrisch, HVO100, CNG) bedraagt per oktober 2023 53%.



- Gemeente geeft zelf aan behoorlijk ambitieus te zijn en behoorlijk ver. Onduidelijk is welk referentiekader hiervoor wordt gehanteerd.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

In de Klimaatbegroting 2020 en in de jaarstukken 2022 is geen informatie over de financiële voortgang opgenomen. Wel is er informatie beschikbaar over het beschikbare budget opgenomen in de begroting 2023 (groot € 0,885 mln) en de onderverdeling hiervan in kostencomponenten.

Voor zover bekend is geen rekening gehouden met structurele activiteiten en kosten na realisatie van de doelen (bijvoorbeeld hogere/lagere afschrijvingskosten/termijnen, goedkoper/duurder onderhoud, andere garagefaciliteiten etc.).

Medio 2024 kan de gemeente meer inzicht geven in de geraamde kosten voor de vervanging van het wagenpark.

Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning.

De termijn voor het einddoel is bekend: 2030. Er zijn geen tussenliggende mijlpalen bekend.

De verduurzaming van het wagenpark bedraagt momenteel 53%, waarvan een deel van het wagenpark (circa 20%) bestaat uit elektrisch aangedreven voertuigen en daarmee volledig emissieloos zijn.

In de vervoersbehoefte tot 2030 zijn over het algemeen ruim voldoende mogelijkheden tot verduurzaming. Dit is weergegeven in het overzicht “vervangingsplan versus beschikbaarheid” als onderdeel van de Adviesrapportage over de mogelijkheden voor verduurzaming van het wagenpark”.

De gemeente lijkt hiermee aan te geven dat het doel voor 2030 wordt bereikt.

## 5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

Er zijn geen afspraken bekend.

- Beschikbare informatie over de voortgang en dus voor de mogelijkheid tot bijsturing is verspreid over meerdere documenten: de P&C-documenten (bv jaarstukken), Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026, Spoorboekjes 2019 en 2023.
- In RIB Voortgang Strategisch Stappenplan Energietransitie is aangegeven dat Maastricht aan sluit bij het landelijk ontwikkelde monitoringssysteem. De resultaten hiervan zijn niet bekend.
- In de RIB voor de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 van 23 maart 2023, is vermeld dat de raad met betrekking het uitvoeringsprogramma regelmatig zal worden geïnformeerd over de voortgang. Er zijn geen concrete afspraken over de frequentie en het detailniveau bekend.
- De Raadswerkgroep Energie informeert en adviseert de raad en het Presidium over respectievelijk de voortgang van het project Regionale Energie transitie en Transitievisie Warmte en de procesgang waarop besluiten kunnen worden genomen.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

Er zijn geen afspraken bekend over (gestructureerde) informatievoorziening richting de raad.

- Op initiatief van het college is in 2019 en 2023 een ‘spoorboekje’ aan de raad aangeboden. Hier liggen geen vaste afspraken aan ten grondslag.
- De raad is op de hoogte gesteld van de inhoud van het uitvoeringsprogramma Energie en Warmtetransitie waarin de verduurzaming van het gemeentelijke wagenpark wordt benoemd. Het transitieplan is niet gedeeld met de raad.

6. Hoe sluit de maatregel verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6 | De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

Doelstelling gemeente (100% emissieloos eigen wagenpark in 2030) sluit aan bij de ambitie van het Klimaatakkoord: vermindering CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 49% (vergeleken met 1990).

## Stimuleringsregeling elektrische bestelauto's, brommers en scooters Maatregel 46 in Spoorboekje 2019 = Maatregel 65 in Spoorboekje 2023

### Beschrijving van de beleidsinhoud

Er bestaan drie landelijke subsidieregelingen om het gebruik van emissieloze bedrijfsauto's te stimuleren<sup>14</sup>. De aanvragen en de uitvoering ervan verlopen via de RvO.

Het gaat om:

- AanZet: aanschafsubsidie zero-emissie trucks
- SEBA: Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's<sup>15</sup>
- SSEB: Subsidieregeling schoon en emissieloos bouw materieel

De in het Spoorboekje bedoelde stimuleringsregeling is de SEBA. Het stimuleren van het gebruik van elektrische bestelauto's zal bijdragen aan het verduurzamen van de logistiek. De regeling is bedoeld om de aanschaf van nieuwe emissieloze bedrijfsauto's door ondernemingen en non-profitinstellingen te bevorderen, teneinde de emissie van CO2 te verminderen. Een beroep op deze regeling is rechtstreeks van aanvrager naar RvO. De gemeente heeft hier geen rol in. Niet duidelijk is of Maastricht deze regeling actief onder de aandacht brengt van potentiële belanghebbenden.

Op 28 augustus 2023 bleek de rijksregeling al overtekend. Een nieuwe aanvraag indienen kan weer in 2024. Dat zal ook het laatste jaar zijn dat de subsidie bestaat.

### In de spoorboekjes

#### Spoorboekje 2019 – Project 46 Stimuleringsregeling elektrische bestelauto's, brommers en scooters

Korte omschrijving  
projectdoel

Deze regeling stimuleert zakelijke gebruikers die veel kilometers in de stad afleggen om hun vervuilende bestelauto te vervangen door een elektrische bestelauto.  
Daarnaast kan het gebruik van vervuilende brommers en scooters worden teruggedrongen door het stimuleren van vervanging, aanschaf en gebruik van elektrische fietsen en/of bromfietsen en scooters. Deze maatregel kan naast of in plaats van een milieuzone voor brommers en scooters worden toegepast.

Status

Een maatregel of wens die in de toekomst wordt opgepakt, zodra de benodigde middelen in de vorm van geld en menskracht beschikbaar zijn.

<sup>14</sup> **Subsidie emissieloze vrachtauto's en bouw machines**

<sup>15</sup> **Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's**

## Spoorboekje 2023 – Project 65 Stimuleringsregeling elektrische bestelauto's, brommers en scooters

Korte omschrijving projectdoel	Deze regeling stimuleert zakelijke gebruikers die veel kilometers in de stad afleggen om hun vervuilende bestelauto te vervangen door een elektrische bestelauto. Daarnaast kan het gebruik van vervuilende brommers en scooters worden teruggedrongen door het stimuleren van vervanging, aanschaf en gebruik van elektrische fietsen en/of bromfietsen en scooters. Deze maatregel kan naast of in plaats van een milieuzone voor brommers en scooters worden toegepast.
Planning	Bestelverkeer wordt meegenomen in de ZE-zone. Voor brommers en scooters zie maatregel 64.
Status	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn.

## Toepassing van het normenkader

### 1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan de stimuleringsregeling aanschaf elektrische bedrijfsauto's?

Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar.

Er is geen gemeentelijk beleid geformuleerd rond de landelijke maatregel.

Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar.

De landelijke regeling is helder.

Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

n.v.t.

### 2. Zijn de gemeentelijke doelen voor de stimuleringsregeling aanschaf elektrische bedrijfsauto's SMART geformuleerd?

Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar.

Nee.

Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar.

Nee.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar.

Nee.

### 3. Is inzichtelijk hoe de stimuleringsregeling aanschaf elektrische bedrijfsauto's bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de stimuleringsregeling aanschaf elektrische bedrijfsauto's aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek.

Nee.

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

Nee.

Norm 3c. | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel.

Nee.

4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Niet op gemeentelijk niveau.

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

Niet op gemeentelijk niveau.

Indirect voert gemeente invloed uit door het onder de aandacht brengen van de SEBA-regeling bij ondernemers als onderdeel van het participatieproces ZES, (maatregel 33) en het programma van Maastricht en Zuid Limburg Bereikbaar.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

Niet op gemeentelijk niveau.

Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning.

Niet op gemeentelijk niveau.

5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

Nee.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

Nee.

6. Hoe sluit de stimuleringsregeling aanschaf elektrische bedrijfsauto's aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6 | De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

Ja.

## Collectieve afvalinzameling

### Maatregel 48 in Spoorboekje 2019 = maatregel 67 in Spoorboekje 2023

#### Beschrijving van de beleidsinhoud

Het door bedrijven gezamenlijk inzamelen van bedrijfsafval kan veel kilometers en dus CO<sub>2</sub>-uitstoot schelen en bovendien kan door het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen de gemeente veiliger en beter bereikbaar worden.

Collectieve afvalinzameling wordt na invoering van de zero-emissiezones nog meer relevant voor ondernemers in de zero-emissiezone en is daarmee een belangrijke maatregel om de verduurzaming van de logistiek vorm te geven.

De aanpak gebeurt onder regie van het programma Zuid-Limburg Bereikbaar die een samenwerking is aangegaan met "Green Collective". Green Collective is een joint venture van PreZero en Renewi (afvalverwerkende bedrijven in o.a. Maastricht) die zich tot doel heeft gesteld in 2023 minstens 30 gemeenten te helpen met de duurzame inzameling van bedrijfsafval.

#### Doel

Minder kilometers, minder uitstoot en minder verkeersdruk in de binnenstad door het collectief inzamelen van bedrijfsafval. (Deze maatregel heeft dus geen betrekking op het ophalen van huishoudelijk afval.)

#### Planning

Er is voor Maastricht geen planning. Vooral nog lijken er uitsluitend particuliere initiatieven te zijn (bijvoorbeeld een aantal ondernemers in de Koestraat/Pieterstraat). Maastricht Bereikbaar noemt collectieve afvalinzameling op haar website, met ook een verwijzing naar Green Collective.

Er lijkt sprake te zijn van een pilot om ervaringen op te doen.

## In de spoorboekjes

### Spoorboekje 2019 – Project 48 Collectieve afvalverzameling

Korte omschrijving  
projectdoel

Optimalisatie van afvalinzameling door één systeem binnen het centrum. Dit draagt bij aan verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het heeft onze voorkeur dat er een overeenkomst komt met een contractpartner die verantwoordelijk is voor het totale programma van afvalverzameling in het centrum van Maastricht. Onderzocht moet worden wat de juridische mogelijkheden zijn om de beoogde doelstelling te bereiken. Hierbij kan ook gedacht worden aan een *white label* collectie, waarbij op termijn meerdere afvalinzamelaars samenwerken en zo tot minder voertuigbewegingen in de stad komen. Maastricht Bereikbaar onderzoekt met ondernemersverenigingen en enkele inzamelaars de mogelijkheden om te komen tot een collectief systeem voor inzameling van bedrijfsafval en of hier interesse voor is.

Status	Een maatregel of wens die in de toekomst wordt opgepakt, zodra de benodigde middelen in de vorm van geld en menskracht beschikbaar zijn.
--------	--

### Spoorboekje 2023 – Project 67 Collectieve afvalverzameling

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Korte omschrijving projectdoel	<p>Optimalisatie van afvalinzameling door één systeem binnen het centrum. Dit draagt bij aan verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het heeft onze voorkeur dat er een overeenkomst komt met een contractpartner die verantwoordelijk is voor het totale programma van afvalverzameling in het centrum van Maastricht. Onderzocht moet worden wat de juridische mogelijkheden zijn om de beoogde doelstelling te bereiken. Hierbij kan ook gedacht worden aan een white label collectie, waarbij op termijn meerdere afvalinzamelaars samenwerken en zo tot minder voertuigbewegingen in de stad komen.</p> <p>Maastricht Bereikbaar onderzoekt met ondernemersverenigingen en enkele inzamelaars de mogelijkheden om te komen tot een collectief systeem voor inzameling van bedrijfsafval en of hier interesse voor is. Op dit moment vinden actieve gesprekken plaats met de inzamelhelden uit Delft om een pilot te starten in Maastricht. Doel is om afval bij horeca op te halen met elektrische bakfietsen. Dit afval wordt aan de rand van het centrum verzameld en daar opgehaald door reguliere vuilniswagens. Uiteindelijk doel is om de vertrekkende bakfietsen ook vol de stad in te laten gaan met bijvoorbeeld pakketjes die aan de rand van het centrum worden afgegeven of het vervoeren van lokale versproducten naar de horeca om de menukaarten van de ondernemers te verduurzamen.</p>
Planning	Pilot met deelname 30 ondernemers zo spoedig mogelijk laten starten.
Financiering	Bedragen en financiering nog niet bekend. Mogelijkheid is de pilot te financieren met een subsidieaanvraag vanuit het schone lucht akkoord. Hiervoor is cofinanciering nodig die mogelijk gehaald kan worden uit het budget milieuzone dat nog gereserveerd staat. Op termijn moet project zonder subsidie kunnen draaien.
Goed om te weten	<p>Projectresultaten in Delft zijn erg positief</p> <p>Een 30tal ondernemers is al erg enthousiast en heeft al aangegeven mee te willen doen.</p>
Rol gemeenteraad	Akkoord gaan met anders besteden van gereserveerde gelden voor milieuzone.
Dwarsverbanden	<p>Heeft relatie met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ZES; emissieloos vervoer in het centrum.</li> </ul>
Status	Een maatregel of wens die in de toekomst wordt opgepakt, zodra de benodigde middelen in de vorm van geld en menskracht beschikbaar zijn.

## Toepassing van het normenkader

### 1. 1. Hoe heeft de gemeente met haar lokale beleid invulling gegeven aan collectieve afvalinzameling?

Norm 1a | Er is een overzichtelijke en samenhangende set aan maatregelen beschikbaar.

Nee.

Norm 1b | Er is een eenduidig beleidskader beschikbaar.

Nee.

Norm 1c | Eventuele beleidsalternatieven zijn beargumenteerd verworpen.

Nee.

### 2. Zijn de gemeentelijke doelen voor collectieve afvalinzameling SMART geformuleerd?

Norm 2a | Er is een eenduidige definitie beschikbaar.

Nee.

Norm 2b | Er is een nulmeting beschikbaar.

Nee.

Norm 2c | Er is een streefwaarde beschikbaar.

Nee.

### 3. Is inzichtelijk hoe collectieve afvalinzameling bijdraagt aan de verduurzaming van de logistiek én zijn de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt?

Norm 3a | Er bestaat inzicht in de bijdrage van de collectieve afvalinzameling aan de gemeentelijke verduurzaming van de logistiek.

Nee.

Norm 3b | De gemeente heeft de bereikte resultaten inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld op basis van luchtkwaliteitsmetingen, het volgen van afgeleide parameters of op andere wijze.

Nee.

Norm 3c | Er bestaat inzicht in de geraamde kosten van deze maatregel.

Nee.

### 4. Is de inhoudelijke en financiële voortgang van de maatregel inzichtelijk en hoe is de voortgang in relatie tot de planning?

Norm 4a | Er bestaat inzicht in de inhoudelijke voortgang van de maatregel.

Nee.

Norm 4b | Er bestaat inzicht in de financiële voortgang van de maatregel.

Nee.

Norm 4c | Er bestaat inzicht in de voortgang van de maatregel in relatie tot de planning.

Nee.

### 5. Welke afspraken zijn gemaakt over informatievoorziening (moment, vorm, inhoud, financiën) aan de raad en zijn deze nageleefd?

Norm 5a | Er zijn afspraken met de raad over detailniveau en frequentie van de informatievoorziening over de maatregel.

Nee.

Norm 5b | De informatie aan de raad voldoet aan de gemaakte afspraken, is tijdig, volledig en logisch samenhangend en biedt voldoende basis om eventueel bij te kunnen sturen.

Nee.



6. Hoe sluit collectieve afvalinzameling aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord voor de verduurzaming van de logistiek?

Norm 6. De doelstelling(en) van de maatregel sluit(en) aan bij de ambities van het landelijke klimaatakkoord.

Met collectieve afvalinzameling worden minder kilometers gemaakt en dus minder CO2 uitstoot gerealiseerd. Dit sluit aan bij de doelen van het Klimaatakkoord.

