



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van CDA
mevrouw G. Heine

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake Hoe realistisch is de zero emissie zone in 2025 voor de marktkooplieden	1 november 2023 Verz. 7 november 2023	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
S (Sander) Hoen	043 350 4609	2023.03926
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
sander.hoen@maastricht.nl	--	--

Geachte mevrouw Heine,

Voordat ik overga tot beantwoording van uw vragen wil ik allereerst aangeven dat er op een aantal punten ten aanzien van het landelijke ontheffingenbeleid nog onduidelijkheden zijn. Dit zorgt er helaas voor dat nog niet richting alle ondernemers voldoende duidelijk kan worden gemaakt wat voor hen de gevolgen zijn van invoering van de ZE-zone. Dit wil niet zeggen dat we moeten stoppen met het proces, maar het geeft wel aan dat we hier rekening mee moeten houden, ook in de wijze waarop we hen tegemoetkomen in de problemen waar zij soms tegenaan lopen. Alle lokale en landelijke actualiteiten zijn voor iedereen te volgen via www.zesmaastricht.nl. Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Een ondernemer die met zijn verkoopwagen op de vrijdag- en zaterdagmarkt in Maastricht staat geeft aan een grote investering te moeten doen voor invoering van ZES. Acht het college deze investering redelijk? Zo ja, waarom?

Antwoord 1:

Het college kan op dit moment niet beoordelen of de genoemde bedragen en getallen correct zijn. Het college kan evenmin uitspraken doen of een investering in een individueel geval als redelijk bestempeld kan worden. Hulp voor persoonlijk maatwerk wordt geboden door de logistiek makelaars van Zuid-Limburg Bereikbaar. Hun professionele hulp is onafhankelijk en gratis. Zie: [Advies op maat over zero-emissie stadslogistiek | Maastricht Bereikbaar](#)

De zorgen over grote investeringen zijn door de werkgroep zero emissie stadslogistiek Maastricht actief ingebracht in het landelijk ZES-overleg. Mede hierdoor voorziet het landelijke Centraal Loket Ontheffingen voor ZE-zones in een ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden. De exacte invulling van deze ontheffing is op dit moment nog niet bekend, maar een landelijk afgegeven ontheffing geldt meteen voor alle gemeenten met een ZE-zone.

Vraag 2:

De hardheidsclausule voor een ontheffing kan ook financiën betreffen. Wat acht het college redelijk dat een onderneming als de olienoot moet verdienen om zo'n investering te kunnen doen? Hoeveel vermogen acht het college redelijk om zo'n investering te doen?



DATUM
1 november 2023

Antwoord 2:

De hardheidsclausule is primair bedoeld voor omstandigheden die vooraf niet waren te voorzien en die niet in het ontheffingenbeleid zijn opgenomen zoals naderend pensioen of ziekte. Gemeenten kunnen in zo'n situatie aanvullend maatwerk leveren in de vorm van een ontheffing op grond van een hardheidsclausule. De afgelopen weken hebben we via de zienswijzeprocedure op het ontwerp-verkeersbesluit veel reacties binnengekregen. Deze reacties worden door een team van experts beoordeeld en getoetst aan het ontheffingenbeleid. Mogelijk leidt dit tot aanvullend gemeentelijk ontheffingenbeleid.

Mocht een ondernemer in directe financiële problemen komen zoals een dreigend faillissement door het vervangen van een voertuig met een emissieloos alternatief, dan kan een ontheffing worden verleend. Om in aanmerking te komen voor deze ontheffing zal de ondernemer dit te zijner tijd aan moeten tonen met recente jaarrekeningen en de btw-aangifte.

Zoals het er nu naar uitziet wordt bij de beoordeling of er van een bepaald voertuig een elektrische variant beschikbaar is de kosten van dat voertuig meegewogen. Als de EV-variant onredelijk veel duurder is wordt dat als 'niet beschikbaar' beoordeeld. Mocht dit onverhoopt niet worden opgenomen in het landelijk ontheffingenbeleid kan dit als gemeentelijk beleid worden toegevoegd. Wanneer het landelijke beleid definitief bekend is kan dit nader bekeken worden.

Vraag 3:

Hoe weegt het college deze investering t.o.v. van de doelen die de zero emissie zone beoogd te halen? Welk van de beoogde doelen spelen wat betreft de marktkoopliden mee?

Antwoord 3:

Er worden landelijk afspraken gemaakt over de wegging van financiële argumenten, zodat in alle gemeenten in Nederland dezelfde wegging plaatsvindt. De ontheffing geldt daarom ook meteen voor alle gemeenten met een zero-emissiezone. Op dit moment wordt deze wegging verder uitgewerkt. Bij de definitieve versie van het landelijke Centraal Loket Ontheffingen voor ZE-zones zal ook de wegging bekend zijn. Ik begrijp dat het ontbreken van een definitieve ontheffingsregeling zorgt voor onzekerheid en onduidelijkheid bij de ondernemers en wij hebben onze zorgen en ons ongenoegen hierover ook duidelijk kenbaar gemaakt in de landelijke werkgroep. De gemeente Maastricht heeft echter slechts beperkte invloed op de voortgang van het landelijke proces.

Vraag 4:

Een betere verkeerscirculatie (een van de beoogde doelen) zal bij de marktkoopliden geen rol spelen aangezien deze hetzelfde zal blijven ook onder de ZES. Wij gaan dus ervanuit dat het doel dat al dit soort investeringen moet dienen het verbeteren van de luchtkwaliteit is. De marktkoopliden komen via de Noorderbrug over de Boschstraat de markt op gereden. Eenmaal op de markt gaan alle wagens uit en vindt er dus geen uitstoot meer plaats. Ter hoogte van de muziekgieterij zal de ZES beginnen. De uitstoot die dus enkel plaatsvindt op de Boschstraat, laten we uitgaan van 1 minuut tijdsduur, is de beoogde winst in uitstoot en dus de eventuele verbetering in luchtkwaliteit. Kan het college aangeven hoeveel emissie uitstoot hiermee bespaard blijft en hoeveel de luchtkwaliteit hierop vooruit zal gaan? Graag een berekening.

Antwoord 4:

De zero-emissiezone dient meerdere doelen, waaronder reductie van CO₂-uitstoot, geluid, luchtvervuilende stoffen en ook het verbeteren van de verkeerscirculatie. Dagelijks rijden er nu al ruim 500 vrachtwagens en ruim 2.100 bestelauto's het centrum van Maastricht binnen. Door toenemende verstedelijking en economische groei van het stadshart zal dit aantal bewegingen in de



DATUM
1 november 2023

toekomst alleen maar toenemen. De groei van het aantal bewegingen leidt zonder ingrijpen tot een afname van de bereikbaarheid en een toename van schadelijke stoffen. Dit leidt tot gezondheidsschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad. Het college begrijpt dat de afstanden die worden gereden binnen de zone beperkt zijn als gevolg van onze compacte stad (dat geldt overigens voor alle ondernemers) en dat de bijdrage van een enkele rit voor marktkoopliden beperkt lijkt. Deze schone voertuigen rijden echter niet alleen in het centrum van Maastricht, maar vervolgens ook in de rest van de stad en in de wijde omgeving (uitstralings-effect), waardoor het aantal schone kilometers veel groter is en er tot ver buiten het centrum van Maastricht positieve effecten optreden.

Vraag 5:

Acht het college het percentage in verbetering van de luchtkwaliteit redelijk t.o.v. de investeringen die marktkoopliden zoals de olienoot moeten maken? Zo ja, waarom?

Antwoord 5:

Het college kan nog geen uitspraken doen over benodigde investeringen in individuele gevallen en of dit redelijk is. Echter, door tijdig te communiceren sinds het raadsbesluit in 2021 voor de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek en de overgangsregeling tot 2030 waarbinnen bepaalde vrijstellingen en ontheffingen gelden, vinden wij dat we een redelijke termijn hebben gecreëerd waarbinnen de investeringen kunnen worden gedaan. In die individuele situaties waar een bepaalde investering onmogelijk is, biedt het landelijke Centraal Loket ontheffingsmogelijkheden, zoals ook hierboven is aangegeven.

Vraag 6:

Hoe rechtvaardigt u de gevraagde investering dus hoe toetst u deze juridisch? Graag een uitleg van de juridische toetsing.

Antwoord 6:

Zie antwoord bij vraag 3.

Vraag 7:

Hoe groot is de uitstoot van de scheepsvaart op de Maas, die dwars door onze binnenstad loopt? Welke eisen legt gemeente Maastricht deze scheepsvaart op inzake het verbeteren van de luchtkwaliteit?

Antwoord 7:

Ook voor de binnenvaart is er een Greendeal afgesproken, waarbij duidelijke afspraken zijn gemaakt met de sector om verder te vergroenen. Concreet betekent dit dat er nu, op de korte termijn, gewerkt wordt aan het volgende:

- *Alle nieuwe motoren die nu geplaatst worden zijn verplicht Stage V motoren: Verbrandingsmotor met nabehandeling NOx en Fijnstof. Ter indicatie. Deze motoren zijn 2,5 keer zo duur als een reguliere "diesel motor". Er worden jaarlijks subsidies ter beschikking gesteld om de binnenvaart hierin te helpen versnellen.*
- *Er zijn afspraken over bijmenging van biobrandstof om aan de doelstelling van 2030 te voldoen t.a.v. reductie CO2.*
- *Versnelling wordt ook verwacht door Europese wetgeving t.a.v. CO2 in de industrie. Hierdoor wordt een versnelling verwacht in bijvoorbeeld het gebruik van HVO (2x zo duur als reguliere diesel). Met HVO wordt 89% CO2 gereduceerd.*



DATUM
1 november 2023

Navraag bij logistiek experts wijst uit de huidige vervoersprestatie van de binnenvaart op het gebied van CO₂, per vervoerde ton, ongeveer 50-70% lager ligt dan met vrachtwagenvervoer.

Vraag 8:

Acht u het redelijk om de marktkooplieden zulke investeringen op te leggen kijkende naar hun geringe uitstoot terwijl de vervuilende scheepsvaart buiten schot blijft? Zo ja, waarom?

Antwoord 8:

Met de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in 2019 en daaropvolgend de invoering van ZES in Maastricht (conform raadsbesluit uit 2021) heeft Maastricht zich geconformeerd aan de overstap naar zero emissie stadslogistiek en de positieve effecten die dat heeft op het klimaat en de gezondheid en leefbaarheid van de binnenstad. Dit staat los van de acties en maatregelen die op dit moment al worden uitgevoerd om ook de scheepvaart schoner te maken (zie antwoord op vraag 7).

Vraag 9:

Wat adviseert het college deze ondernemer te doen?

Antwoord 9:

Iedere ondernemer kan gebruik maken van de mogelijkheden die de overgangsregeling en het landelijke Centraal Loket Ontheffingen voor ZE-zones bieden. Dit kan betekenen dat de ondernemer ervoor kiest om tot 2027 met een schone diesel (Euro6) te rijden in de zone en daarna pas over te stappen op een elektrisch voertuig. Een andere mogelijkheid is dat de ondernemer gebruik maakt van de ontheffingsmogelijkheid, wanneer blijkt dat zijn voertuig niet als een elektrische variant leverbaar is, er een lange levertijd is, of het financieel onmogelijk is om een elektrisch voertuig aan te schaffen. Mocht een ondernemer een andere reden hebben waardoor het onmogelijk is een voertuig te vervangen, dan adviseren wij deze ondernemer om contact op te nemen met Zuid-Limburg Bereikbaar om in een persoonlijk gesprek met een logistiek makelaar te laten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn. Deze logistieke makelaars zijn gespecialiseerd en weten vaak veel mogelijkheden te vinden die niet algemeen bekend zijn.

Vraag 10:

Is er contact met de carrosseriebedrijven over de mogelijkheden die er zijn in elektrische wagens en bent u bekend met de problemen waar zij tegenaanlopen? Zo nee, bent u van plan dit te doen?

Antwoord 10:

Er is vanuit de landelijke overleggen contact geweest met verschillende partijen. Het is daarom bekend dat niet van alle voertuigen elektrische varianten op de markt zijn (of komen) voor de invoering van de ZES-zone. Op basis hiervan kan dan een ontheffing worden aangevraagd bij het landelijke Centraal Loket Ontheffingen voor ZE-zones.

Vraag 11:

Bent u bereid een inventarisatie te maken met de mogelijkheden die er zijn voor marktkooplieden en de gepaarde kosten?



DATUM
1 november 2023

Antwoord 11:

Op www.zesmaastricht.nl staan alle mogelijkheden en tips voor zero-emissie vervoer bij elkaar. Ook kan de ondernemer een afspraak maken met een logistiek makelaar om de persoonlijke situatie te bespreken en samen de meest geschikte oplossing te zoeken.

Op dit moment bundelen wij ontvangen voorbeelden in een "casusboek ZE-zone". Deze casussen bespreken en beantwoorden we samen met het ministerie en andere ze-zone gemeenten in de landelijke werkgroep. Dit casusboek kan daarna dienen om meer duidelijkheid te scheppen voor de ondernemers in Maastricht. Wanneer dit casusboek gereed is zal ik dit met u delen. Ik wil u ook vragen om casussen die u ontvangt door te sturen naar de betrokken ambtenaar (sander.hoen@maastricht.nl).

Vraag 12/13:

In het raadsvoorstel ZES stond destijds dat de ZES technisch haalbaar en betaalbaar dient te zijn. In het voorstel uit 2021 stond daarover de volgende passage: 'ZES is technisch haalbaar en betaalbaar. Zero emissie bestelbussen zijn nu al volop beschikbaar en er komen steeds meer modellen voor verschillende toepassingen op de markt die voor stadslogistiek concurrerend zijn met bijvoorbeeld dieselmotoren. Bovendien ondersteunt de rijksoverheid de aankoop met subsidie en fiscaal. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van zero emissie vrachtauto's is op dit moment minder ver ontwikkeld. De omslag (het moment waarop elektrisch vrachtauto's even duur zijn in gebruik als dieselveertuigen) wordt verwacht tussen 2025 en 2030.'

Kunt u nu zo'n dikke twee jaar later alsnog stellen dat de ZES in alle opzichten technisch haalbaar en betaalbaar is? Zo ja, waar baseert u dat op?

Antwoord 12/13:

Het college acht de invoering van de ZE-zone nog steeds technisch en financieel haalbaar. Tot 2030 geldt een overgangsregeling. De ontwikkelingen zoals voorzien in 2021 verlopen volgens het verwachte tempo. Voor individuele situaties waarin technische of financiële haalbaarheid aantoonbaar ontbreekt, zijn ontheffingsmogelijkheden gecreëerd in het landelijke loket. Zolang de landelijke ontheffingsregeling nog niet 100% vaststaat blijft er echter onduidelijkheid, zowel voor ons als voor de ondernemers. Pas wanneer dit gereed is kunnen we beoordelen of aanvullend gemeentelijk ontheffingenbeleid noodzakelijk is voor de ondernemers in Maastricht. We verwachten in november uitsluitel over de landelijke regeling. Er zijn altijd mogelijkheden om in bijzondere situaties lokaal een ontheffing te verlenen (bijvoorbeeld onder de hardheidsclausule).

Vraag 14

Kunt u aangeven of de beoogde omslag op koers ligt? Hoe groot zijn de verschillen in kosten op dit moment tussen elektrisch en diesel alsnog?

Antwoord 14:

Hoewel de investeringskosten voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen hoger zijn dan voor vergelijkbare diesel-varianten is de total-cost-of-ownership (TOC) op dit moment voor een groot aantal elektrische voertuigen al lager voor de elektrische variant. Dit geldt vooral voor bestelbussen en (nog) in mindere mate voor vrachtwagens. De verwachting is dat deze verschuiving de komende jaren verder doorzet. Om inzicht te krijgen in individuele gevallen kan contact opgenomen worden met een van de logistieke makelaars van Zuid-Limburg Bereikbaar. Hun professionele hulp is onafhankelijk en gratis. Zie: [Advies op maat over zero-emissie stadslogistiek | Maastricht Bereikbaar](#) Zelf een berekening maken van de maandelijkse kosten kan op verschillende websites waaronder bijvoorbeeld: www.welkebestelbus.nl.



DATUM
1 november 2023

Vraag 15:

Klopt het dat de rijksoverheid subsidieregelingen en fiscale voordelen voor elektrisch rijden af aan het bouwen is? Kunt u aangeven welke subsidieregelingen en voordelen er op dit moment nog voorhanden zijn? Van welke kunnen de marktcoöpieden gebruik maken?

Antwoord 15:

Wanneer elektrisch rijden in de toekomst zonder subsidies of fiscale voordelen voordeliger is dan rijden op fossiele brandstoffen is er geen noodzaak meer om deze regelingen in stand te houden. Er zijn op dit moment nog verschillende subsidieregelingen voor elektrische bestelbussen en vrachtauto's waarvan ondernemers gebruik kunnen maken, te weten:

- *Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA)
 - *Sinds 28 augustus 2023 overtekend, vanaf 9 januari 2024 weer aan te vragen**
- *Aanschafsubsidiereregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)
 - *Sinds 4 april 2024 overtekend, in 2024 weer aan te vragen**
- *Milieu-investeringsaftrek (MIA)*
- *Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil)*

Meer informatie over deze regelingen is te vinden op <https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrisch-rijden>

Vraag 16:

Er ligt nu een plan om het parkeerterrein op de Fort Willemweg ter beschikking te stellen voor de marktcoöpieden en hier voldoende laadpalen te realiseren. Hoe staat dit plan ervoor? Zijn de laadpalen te realiseren voor 2025?

Antwoord 16:

De gemeente doet onderzoek naar de meest geschikte locatie voor marktcoöpieden om te parkeren tijdens de markt. Op deze locatie zullen ook laadpalen gerealiseerd worden. Vooralsnog is dat parkeerplaats Fort Willemweg. Hier worden binnenkort al 2 laadpalen (4 laadpunten) geplaatst en mogelijk volgend jaar nog een aantal, wanneer de concrete behoefte duidelijk is. Bij ingebruikname wordt het gebruik van de laadpalen gemonitord en worden laadpalen bijgeplaatst wanneer blijkt dat er meer laadpalen nodig zijn. Daarnaast onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om laadvoorzieningen te realiseren op de markt, voor elektrische voertuigen die hier tijdens de markt moeten staan. Inzet is nog steeds om dit voor invoering van de ZE-zone (1-1-2025) te realiseren

Vraag 17:

Is het college op de hoogte van de protestactie van marktcoöplui op vrijdag 29 september 2023?

Antwoord 17:

Ja

Vraag 18:

Acht het college het wenselijk dat de marktcoöpieden straks met de ZES gebruik gaan maken van zeer vervuulende oldtimers?

Antwoord 18:

Nee.



DATUM
1 november 2023

Vraag 19:

Wanneer denkt het college uitsluitel te gaan geven over de ontheffingen?

Antwoord 19:

Het ontwerp-verkeersbesluit inclusief de concepttekst van de landelijke ontheffingsregeling lag tussen 21 september tot 2 november ter inzage. De gemeente heeft hierop een groot aantal reacties ontvangen. De ingekomen reacties worden beoordeeld door een team van experts en verwerkt in het definitieve verkeersbesluit en de definitieve landelijke ontheffingsregeling. Naar verwachting wordt de definitieve tekst voor de landelijke ontheffingsregeling in november 2023 opgeleverd. Mocht het ontheffingenbeleid onvoldoende dekkend zijn voor ondernemers in Maastricht kan overwogen worden om te komen tot een aanvullend gemeentelijk ontheffingenbeleid.

Vraag 20:

Is er contact met het ministerie van infrastructuur en waterstaat over de toezegging van de staatssecretaris om te kijken naar landelijke ontheffingen voor ambulante ondernemers zodat zij niet de dupe worden van de verschillende soorten regelgeving in de diverse ZES-steden? Zo ja, wat is hieruit gekomen?

Antwoord 20:

De toezegging van de staatssecretaris betreft de landelijke ontheffingsregeling voor alle ondernemers (dus ook voor de ambulante ondernemers), waarin verschillende ontheffingsmogelijkheden zijn opgenomen. Een verkregen ontheffing via dit landelijke Centraal Loket Ontheffingen voor ZE-zones is geldig in heel Nederland. Hierdoor is het onnodig in iedere gemeente verschillende soorten ontheffingen aan te vragen. Het ontwerp van de landelijke ontheffingsregeling is bij het ontwerp-verkeersbesluit gevoegd dat de afgelopen weken ter inzage lag.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen