

**BINNENGEKOMEN  
TEAM POSTBEHANDELING EN  
ARCHIVERING  
D.D. 25-09-2023  
No. 2023. 03926  
Portefeuillehouder: Aarts  
Team: Mobiliteit**

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht  
Postbus 1992  
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 25 september

**Betreft:** Schriftelijke vragen - Hoe realistisch is de zero emissie zone in 2025 voor de marktkoopliden

Geacht college,

De zero emissie zone komt steeds dichterbij. Marktkoopliden bereiden zich hierop voor. Zo hebben koopliden al bestellingen geplaatst en/of een aanbetaling gedaan. Uit deze ervaringen blijkt dat de elektrische wagens niet voorhanden zijn óf niet werkbaar zijn óf zo duur dat ze onbetaalbaar zijn voor de marktkoopliden.

Gemeente Maastricht heeft al geruime tijd een heel team op de zero emissie zone aan het werk en zelfs een logistiek makelaar uit Den Haag ingehuurd (een flinke kostenpost). Wij vragen ons af wanneer al dit voorwerk tot concrete handvatten voor de marktkoopliden gaat leiden. Tot nu blijft het voornamelijk bij informatie ophalen. Alle benoemde obstakels, zoals de te plaatsen laadpalen of de nog niet voorhanden elektrische wagens, blijven overeind. Als antwoord hierop wordt gesteld dat de elektrische wagenmarkt zich snel ontwikkelt en dat er aan het elektriciteitsnet hard wordt gewerkt. Geen concrete antwoorden of oplossingen en dus wordt de marktkoopliden geen toekomstperspectief geboden. Het gaat hier wel om het voortbestaan van ondernemingen, vaak familiebedrijven die al decennialang op de markt staan. De CDA-fractie maakt zich hier grote zorgen om en wij willen u een aantal schrijnende situaties voorleggen:

De onderneming de olienoot (zie onderstaande foto) staat met hun verkoopwagen op de vrijdag- en zaterdagmarkt in Maastricht. Gezien de zwaarte van de verkoopwagen wordt deze getrokken door een vrachtwagen waar ook nog handel ingaat. Zij hebben een aanvraag gedaan voor een soortgelijke elektrische vrachtwagen. Kosten: 340.000 euro. Deze wagen heeft daarnaast 4 accu's nodig die 30.000 euro per stuk kosten. Zo'n accu slijt 20% per jaar. Dit betekent dus dat de olienoot om de 5 jaren voor 120.000 euro aan nieuwe accu's moet investeren.

- 1- Acht het college deze investering redelijk? Zo ja, waarom?
- 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?
- 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?
- 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.

- 5- Achten het college het percentage in verbetering van de luchtkwaliteit redelijk t.o.v. de investeringen die marktcoopliden zoals de olienoot moeten maken? Zo ja, waarom?
- 6- Hoe rechtvaardigt u de gevraagde investering dus hoe toetst u deze juridisch? Graag een uitleg van de juridische toetsing.
- 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?
- 8- Achten u het redelijk om de marktcoopliden zulke investeringen op te leggen kijkende naar hun geringe uitstoot terwijl de vervuilende scheepsvaart buiten schot blijft? Zo ja, waarom?



Er zijn ook marktcoopliden die zelfrijdende verkoopwagens hebben. Een marktkoopman heeft vorig jaar een aanbetaling gedaan bij carrosseriebedrijf Campa in Amerongen voor een elektrische zelfrijdende verkoopwagen. Echter kreeg hij dit jaar zijn aanbetaling terug omdat ze de elektrisch zelfrijdende verkoopwagens toch niet gaan maken. Er werd geadviseerd weer een diesel euro 6 aan te schaffen.

- 9- Wat adviseert het college deze ondernemer te doen?
- 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?
- 11- Bent u bereid een inventarisatie te maken met de mogelijkheden die er zijn voor marktcoopliden en de gepaarde kosten?
- 12- 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 dieselvoertuigen) wordt verwacht tussen 2025 en 2030.'*
- 13- 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?
- 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?



MAASTRICHT

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 marktcoopliden gebruik maken?

Een andere marktkoopman vertrekt elke vrijdag om 05:00 uur 's ochtends vanuit Brabant naar de markt in Maastricht en staat daar met zo'n 6 kramen aan stoffen. Hij rijdt op dit moment een bus met aanhangwagen erachter. Een soortgelijke elektrische bus die hetzelfde moet kunnen als zijn bus nu, dus de lading stoffen en de aanhangwagen dragen, heeft slechts een bereik van maximaal 100 km. Dit betekent dus dat de marktkoopman ten tijde van de markt zijn bus moet kunnen laden. Er ligt nu een plan om het parkeerterrein op de Fort Willemweg ter beschikking te stellen voor de marktcoopliden en hier voldoende laadpalen te realiseren.

16- Hoe staat dit plan ervoor? Zijn de laadpalen te realiseren voor 2025?

Tot slot, aanstaande vrijdag zal er een protestactie gehouden worden in de ochtend. Een aantal marktcoopliden zullen hun verkoopwagens door tractoren de markt opgetrokken laten worden. Deze tractoren zijn ouder dan 40 jaar en vallen daarmee in de categorie oldtimers. Oldtimers mogen straks ook met de ZES de binnenstad inrijden. Deze oldtimers zijn natuurlijk harstikke vervuilend en geven veel meer uitstoot dan de euro 6 dieselwagens die de marktcoopliden over het algemeen rijden.

17- Is het college op de hoogte van deze protestactie?

18- Acht het college het wenselijk dat de marktcoopliden straks met de ZES gebruik gaan maken van zeer vervuilende oldtimers?

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

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?

In afwachting van uw antwoord,

Gabriëlle Heine  
CDA Maastricht