



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van CDA
mevrouw Heine

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake Zero Emissie
Stadslogistiek
BEHANDELD DOOR
Sander Hoen

DATUM
19 maart 2024
Verz. 20 maart 2024
TELEFOONNUMMER
043 350 4402

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2024.00829

E-MAILADRES
sander.hoen@maastricht.nl

FAXNUMMER
--

UW REFERENTIE
--

Geachte mevrouw Heine,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Collega raadslid Vos (GL) stelde een vraag over de stand van zaken van de city hub. Hierop werd verwezen naar een oud rapport van Buck consultancy en verder konden er geen nieuwe ontwikkelingen worden gemeld. Dit terwijl de city hub een wezenlijk onderdeel van de Zero Emissie Stadslogistiek is waar de meeste winst mee te behalen valt. De leefbaarheid verbeteren wordt namelijk als een grote doelstelling van de ZES gezien. Dit is wederom door inwoners gisteravond geuit en dan gaat het vooral over de vele vervoersbewegingen in de stad (denk aan de rondrijdende DHL-busjes gedurende de hele dag). De city hub is hét middel om de vervoersbewegingen te doen afnemen en de vervoersbewegingen beter te verdelen over de dag. Hoeveel ondernemers zijn de afgelopen jaren gebruik gaan maken van de city hub? Hoe is dit de afgelopen jaren gestimuleerd? Welke mogelijkheden zijn er om ondernemers hiertoe te stimuleren? Waarom is dit onderdeel van de ZES ondergesneeuwd?

Antwoord 1:

Het college erkent dat logistieke hubs een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen en verschonen van het aantal logistieke kilometers in Maastricht. Het gebruik van logistieke hubs wordt in alle bijeenkomsten met ondernemers actief gestimuleerd en onder de aandacht gebracht als alternatief voor eigen transportmiddelen. Er zijn verschillende logistieke hubs actief in en rondom Maastricht, zowel dedicated (1 gebruiker) als multi-client-hubs (meerdere gebruikers). Hoewel het gebruik van deze hubs op dit moment nog vrij beperkt is (exacte aantallen worden niet gedeeld) neemt bij ondernemers de interesse en het gevoel van urgentie om hierover na te denken toe naarmate de datum van invoering van ZES nadert. De bestaande hubs hebben voldoende capaciteit om op de korte termijn in de verwachte groei te voorzien. Voor de langere termijn (na 2030) wordt er volgens een onderzoek van Buck Consultants International (BCI, d.d. 31 mei 2023) in Maastricht een additionele ruimtevraag van circa 6 hectare voorzien voor logistieke hubs. Er loopt overigens ook een onderzoek naar een mogelijke subsidieregeling voor de verduurzaming van de mobiliteit van het MKB in Maastricht. Een bijdrage in de kosten voor het gebruik van een logistieke hub maakt ook onderdeel uit van de subsidiabele activiteiten. Logistieke hubs zijn en blijven dus een belangrijke schakel bij de transitie naar ZES in Maastricht die blijvend gestimuleerd wordt vanuit de gemeente.



DATUM
19 maart 2024

Vraag 2:

Gisteren zijn er ook vragen gesteld over het elektriciteitsnet. Daarbij werd gezegd dat kleine voertuigen altijd kunnen laden maar garanties konden niet gegeven worden. Wat wordt verstaan onder kleine voertuigen? Welke laadmogelijkheden zijn er voor voertuigen die daarbuiten vallen en kan er gegarandeerd worden dat een eventueel noodzakelijke netaansluiting kan, kijkende naar de ruimte op het elektriciteitsnet? Zo niet, is dit dan een reden voor een ontheffing? Zo ja, welke ontheffingsgrond? Over de laatste twee vragen was namelijk onduidelijkheid in een gespreksronde.

Antwoord 2:

Netcongestie is een probleem dat het afgelopen jaar in toenemende mate optreedt en waarmee alle ontwikkelingen die afhankelijk zijn van een aansluiting op het elektriciteitsnet te maken hebben. Tijdens de presentatie werd vermeld dat er, binnen de huidige netaansluiting, vaak meer mogelijk is dan vaak wordt gedacht. Zo is het opladen van een klein aantal personenauto's of bestelbussen in de nachtelijke uren vaak geen probleem (dat werd bedoeld met kleine voertuigen). Hetzelfde geldt voor een elektrische vrachtwagen die via een reguliere laadpaal (AC) opgeladen kan worden. Daarnaast zijn er slimme manieren denkbaar om meer stroomcapaciteit beschikbaar te maken voor het opladen van voertuigen, bijvoorbeeld door te besparen op andere verbruikers of aanleg van zonnepanelen in combinatie met een batterij. Tenslotte kan opladen bij publieke (snel)laadpalen nog uitkomst bieden wanneer realisatie van voldoende laadinfrastructuur op eigen terrein niet mogelijk is. Wanneer het echt niet mogelijk blijkt om over voldoende laadcapaciteit te beschikken voor een noodzakelijke overstap op een elektrisch voertuig kan op basis hiervan een ontheffing worden aangevraagd voor het bestaande voertuig. Deze aanvraag wordt vervolgens afgehandeld op basis van artikel 10. Afwijdingsbevoegdheid.

Vraag 3:

Op eerdere vragen van het CDA begin dit jaar, werd aangegeven dat de netcongestie geen risico voor de Zero Emissie Stadslogistiek vormt. Hoe kan dit gesteld worden terwijl uit de informatiesessie helder werd dat er geen totaalbeeld gegeven kan worden van de hoeveelheid bedrijven die aan de Zero Emissie Stadslogistiek moeten voldoen en om welke grootte voertuigen het dan gaat? Bent u het met ons eens dat stroomgarantie ook onderdeel is van de technische haalbaarheid?

Antwoord 3:

Na overleg met de vragensteller is gebleken dat hier niet verwezen wordt naar eerdere schriftelijke vragen over dit onderwerp, maar op mondeling gegeven antwoorden dat netcongestie geen risico zijn voor de invoering van ZES in totaliteit. Ik ben het met u eens dat het hebben van voldoende mogelijkheden om de benodigde elektrische voertuigen op te laden ook onderdeel uitmaakt van de technische haalbaarheid. Netcongestie is hierbij een complicerende factor, waardoor creativiteit en maatwerk soms vereist is. Zie ook het antwoord op vraag 2. Netcongestie kan een probleem zijn, maar waar dit zich voordoet bestaat de mogelijkheid om ontheffing te verlenen aan ondernemers voor wie het onmogelijk is om over te stappen op zero emissie stadslogistiek als gevolg van netcongestie.

Vraag 4:

Er is wel toegezegd een totaalbeeld te schetsen, wanneer kunnen wij dit verwachten?

Antwoord 4:

Na overleg met de vragensteller is gebleken dat met een totaalbeeld bedoeld wordt: de omvang van het wagenpark dat moet overschakelen naar zero emissie (en op welk moment), het aantal ondernemers die dit betreft en hoeveel van deze ondernemers te maken krijgen met netcongestie.



DATUM
19 maart 2024

Op korte termijn (enkele weken) wordt het mogelijk om voor het volledige wagenpark van bedrijfswagens in de gemeente Maastricht een dergelijke analyse te maken van toegang tot de ZE-zone. Dit was tot nu toe alleen mogelijk voor individuele kentekens. Deze informatie zal ik met u delen zodra de analyse compleet is.

Een totaalbeeld van alle ondernemers die mogelijk onvoldoende laadmogelijkheden hebben in verband met netcongestie kan ik u niet geven. Dit is namelijk afhankelijk van vele verschillende factoren zoals:

- *Hoeveel voertuigen heeft de ondernemer en hoeveel daarvan moeten elektrisch worden?*
- *Hoeveel restcapaciteit is er op de bestaande netaansluiting?*
- *Hoeveel kilometers moeten de voertuigen dagelijks rijden?*
- *Zijn er mogelijkheden om elders/publiek te laden?*
- *Kan de ondernemer gebruik maken van logistieke hubs?*
- *Kan de ondernemer (gedeeltelijk) alternatieve vervoerswijzen (bijvoorbeeld LEV's) inzetten?*

U zult begrijpen dat dit per geval bekeken moet worden en dat hier op voorhand geen totaaloverzicht van te maken is.

Op basis van het kentekenbestand (RDW) van alle bedrijfswagens in Maastricht blijkt wel al dat veruit de meeste ondernemers met een bedrijfsvoertuig slechts 1 voertuig bezitten (71%). Slechts 9% van de ondernemers met een bedrijfsvoertuig heeft meer dan 3 bedrijfsvoertuigen in bezit. Dit ondersteunt de verwachting dat netcongestie voor de meeste ondernemers geen probleem hoeft te zijn om over te schakelen op emissieloos vervoer. Een klein aantal voertuigen is namelijk meestal wel op te laden binnen de huidige netaansluiting en in dat geval is netcongestie niet aan de orde.

Vraag 5:

Hoeverhoudt de bovenstaande toezegging zich met de voorwaarden in het raadsvoorstel 2021 die stelt dat er sprake moet zijn van technische haalbaarheid en betaalbaarheid? Wij begrijpen dat een beeld nooit voor de volle 100% geschetst kan worden, maar een inventarisatie per branche is nodig om de technische haalbaarheid en betaalbaarheid te toetsen.

Antwoord 5:

U ontvangt van mij een overzicht zoals omschreven in antwoord 4. Het schetsen van een 100% dekkend beeld over haalbaarheid en betaalbaarheid is inderdaad niet mogelijk. Binnen de mogelijkheden die er tot nu toe waren hebben wij een beeld gevormd van haalbaarheid en betaalbaarheid en o.a. met het voorgenomen ontheffingenbeleid constateren wij dat hieraan voldaan wordt. Daarmee voldoen we aan de voorwaarden van het raadsbesluit. Een uitsplitsing per branche is nauwelijks mogelijk en niet zinvol vanwege de grote individuele verschillen binnen iedere branche. Daar waar haalbaarheid en betaalbaarheid in het geding komen moet er bekeken worden of er op individuele basis voldoende mogelijkheden voor ontheffingen zijn binnen het voorgenomen ontheffingenbeleid.

Vraag 6:

Een slager gaf aan dat hij per 1 januari 2025 niet meer met zijn bus de binnenstad in mag en dus niet meer met deze bus kan leveren tot aan zijn winkel. Een voorstel dat als oplossing werd gezien, was het gebruik van zijn personenauto. Welke winst wordt behaald wanneer men overschakelt naar een personenauto en dit eventueel meer vervoersbewegingen (kleinere laadruimte dus vaker op en neer)



DATUM
19 maart 2024

met zich meebrengt? Is er een beeld van hoeveel ondernemers over zullen stappen naar een personenauto eventueel met aanhangwagen?

Antwoord 6:

De ZES-zone is inderdaad niet van toepassing op personenauto's. Er wordt geen winst behaald bij een overstap naar een personenauto. Op voorhand lijkt dit misschien een aantrekkelijke oplossing voor kleine ondernemers, maar hieraan zijn verschillende nadelen verbonden. Dat zijn praktische nadelen, zoals het beperkte laadvermogen van personenauto's en de beperkingen die samenhangen met het parkeren van aanhangers op de openbare weg. Maar ook financiële nadelen, zoals hogere kosten voor belasting en brandstofkosten voor de extra ritten. Vaak is het uiteindelijk toch verstandiger en toekomstbestendiger om te investeren in een zero emissie transport. De logistiek makelaars van ZLB adviseren ondernemers graag op individuele basis over de meest verstandige oplossing voor hun situatie. Voor meer informatie verwijs ik u nogmaals naar www.zesmaastricht.nl. Het is niet exact bekend hoeveel ondernemers overwegen over te stappen naar een personenauto en wat het effect hiervan is op de effectiviteit van de zone.

Vraag 7:

Op een vraag van collega raadslid Van Heertum (VVD) die ging over de algemene ontheffing voor de ambulante handel werd gesteld dat ondanks dat er een ontheffing tot 2030 geldt zij ieder jaar documenten moeten aanleveren over hoe hij/zij denkt over te gaan op elektrisch rijden in 2030. Waar vindt deze vorm van bureaucratie haar grondslag? Deze is namelijk niet te herleiden uit de motie van 2023 en is zelfs in strijd daarmee.

Antwoord 7:

Het college is voornemens het ontheffingenbeleid op dit onderdeel aan te passen. De ontheffing wordt geldig tot 2030 en de verplichting tot het aanleveren van een plan van aanpak om in 2030 zero emissie te zijn vervalt.

Zoals in de presentatie aangegeven was de achterliggende gedachte van bovenstaande punten om ondernemers te stimuleren om na te blijven denken en zich voor te bereiden op de situatie na 2030, wanneer de ontheffing vervalt en zero emissie bedrijfsvoertuigen vereist zijn. Het college zal, los van deze ontheffing ondernemers ondersteunen bij de overstap naar zero emissie transport vanaf 2030.

Vraag 8:

Een andere vraag van collega raadslid Van Heertum (VVD) ging over de jaarlijkse ontheffingsverlening voor voertuigen die nog niet elektrisch voorhanden zijn en of deze ontheffing niet voor langere tijd afgegeven kan worden wanneer kan worden aangetoond dat een elektrisch voertuig langer dan een jaar op zich laat wachten. Dit mede om onnodige bureaucratie te voorkomen. Hierop werd gesteld dat de elektrische voertuigenmarkt continu in ontwikkeling is en veranderingen snel gaan. Hoe verhoudt dit gegeven zich met de in vorige vraag geopperde documenten waarin al ettelijke jaren vooruit moet worden gepland?

Antwoord 8:

Gezien de snel ontwikkelende markt van elektrische bedrijfswagens acht het college een jaarlijkse herbeoordeling van verleende ontheffingen vanwege niet beschikbaar zijn van een emissieloos voertuig noodzakelijk. Daarom geldt deze ontheffing voor de duur van een jaar en moet deze ieder jaar opnieuw aangevraagd worden. Het moeten aanleveren van de documenten waarnaar u verwijst is niet meer nodig. Zie antwoord op vraag 7.



DATUM
19 maart 2024

Vraag 9:

Grenswerkers hebben geen DigiD en kunnen straks dus niet via het landelijk ontheffingsloket een ontheffing aanvragen. Welke oplossing wordt deze groep geboden? Zijn er in het overleg met de andere 27 ZES-gemeenten nog andere gemeenten waar deze grensoverschrijdende problematiek speelt en kunt u dit daar adresseren?

Antwoord 9:

Het wordt voor eigenaren van buitenlandse voertuigen ook mogelijk om ontheffingen aan te vragen. Dit geldt zowel voor dagontheffingen als voor de overige ontheffingen. Hoe dit technisch wordt vormgegeven wordt nog nader uitgewerkt. Te denken valt aan een anonieme flow (zonder DigiD of eHerkenning), betaalmogelijkheid per creditcard en/of aanvragen per email. Dit speelt in alle ZES-gemeenten in meer of minder mate en deze gemeenten werken dit nader uit in onderlinge samenwerking.

Vraag 10:

MKB Bouw geeft aan dat aan de landelijke vergadertafels inzake ZES wel de 'grote' spelers zitten zoals Transport en Logistiek Nederland, maar dat de loodgieter, timmerman en stukadoor daar niet vertegenwoordigd worden. In hoeverre is er contact met brancheverenigingen voor deze specifieke doelgroepen?

Antwoord 10:

Het is bekend dat de zeer kleine ondernemers en ZZP-ers vaak niet aangesloten zijn bij brancheorganisaties of belangenverenigingen. Toch is er veel moeite gedaan om ook met hen in contact te komen. Het is onmogelijk om iedere ondernemer individueel te benaderen. In Maastricht is regelmatig contact geweest met partijen als Techniek Nederland, Bouwend Nederland, MKB Limburg, leasewagenbedrijven en accountantskantoren. Daarnaast hebben alle eigenaren van een bedrijfswagen (op basis van een databestand van het RDW) afgelopen najaar persoonlijk een brief ontvangen van de gemeente om hen te informeren over ZES. Komend voorjaar volgt nogmaals een dergelijke brief.

Vraag 11:

Een timmerman gaf aan dat hij de binnenstad straks zal mijden voor klussen. Er is immers een tekort aan vaklui en er is dus genoeg vraag. Deze opmerking wordt door meerdere loodgieters, timmermannen en stukadoors gemaakt. Hoe denkt u de vraag in de binnenstad voor dit soort vaklui te waarborgen? Is een kostenstijging van zo'n klus voor de binnenstad te verwachten? Ziet u zo'n tendens bij gemeenten waar de ZES al in werking is?

Antwoord 11:

Het is niet uit te sluiten dat enkele ondernemers ervoor kiezen om (wellicht tijdelijk) geen of minder zaken te doen binnen de ZE-zone en dit kan ik dus niet waarborgen. Effecten op het prijsniveau van producten en diensten zijn ook niet uit te sluiten. Er zijn nog geen gemeenten waar ZES al in werking is. De eerste groep gemeenten, waaronder Maastricht, voert ZES in per 1-1-2025. Er zijn dus ook nog geen tendensen waar te nemen of ervaringen om met elkaar te delen op dit gebied. Wij gaan deze signalen wel monitoren in de verschillende gemeenten en delen de resultaten met elkaar. Ik roep eenieder op om dergelijk signalen met ons te delen via de reguliere meldingsprocedure.



DATUM
19 maart 2024

Vraag 12:

Er is een mogelijkheid voor dit soort vaklui om 12 keer per jaar een vergunning te krijgen voor één dag. Dit is bij lange na niet voldoende voor de tijdsduur van de klussen die meestal enkele dagen duren. Als oplossing werd gesteld om de eerste dag een ontheffing te gebruiken en de zware gereedschap en ander materiaal te brengen en de andere dagen waarop geen ontheffing is afgegeven een ander vervoersmiddel te gebruiken. Wordt hiermee bedoeld dat dit soort vaklui hun dieselbus de eerste dag gebruiken en de resterende dagen met een personenauto komen? Is dit besproken met vaklui en hoe past dit in hun bedrijfsuitvoering? Meestal nemen dit soort mensen namelijk hun gereedschap mee terug omdat ze vaak aan meerdere klussen op een dag werken of dat dit verzekeringstechnisch niet verstandig is bij een eventuele diefstal. Kunnen deze specifieke ontheffingen per klus verleend worden i.p.v. één dag?

Antwoord 12:

Het aantal dagontheffingen is inderdaad gemaximeerd tot 12 per jaar, per ZE-zone. Het is mij niet bekend wie deze suggestie heeft gedaan, maar het gebruik van een personenauto is geen goede oplossing. Zie ook het antwoord op vraag 6. Het is verder aan de ondernemers zelf om te bepalen op welke manier zij hun bedrijfsvoering organiseren binnen de geldende regels van ZES. Dit is niet specifiek met hen besproken. Er worden geen ontheffingen verleend per klus.

Vraag 13:

Het tijdelijke lokale ontheffingsloket wordt in juli verwacht. Wat moet er nog gedaan worden om dat ontheffingsloket van start te laten gaan? Hoe lang zullen de aanvraag en de afhandeling daarvan gemiddeld duren? Hoeveel zal een ontheffing kosten? Wordt de ontheffing automatisch omgezet wanneer het landelijk ontheffingsloket opent of moet er dan weer een aparte aanvraag worden gedaan?

Antwoord 13:

Het centrale loket wordt, conform meest recente planning, op 1 juli 2024 opengesteld. Het ministerie van I&W heeft het RDW opdracht gegeven om het centrale loket voor ZES op te tuigen. Het RDW heeft aangegeven dat het niet lukt om een aantal gewenste functionaliteiten tijdig gereed te hebben, daarom zal het centraal loket in eerste instantie op een andere server draaien en later volgt verplaatsing naar de server van het RDW. De aanvrager van een ontheffing merkt hier aan de voorkant niets van. De termijn van afhandeling van een ontheffingsaanvraag is sterk afhankelijk van het type aanvraag en de compleetheid van de aangeleverde gegevens. Eenvoudige ontheffingen (zoals lange levertijd) kunnen binnen enkele weken afgehandeld worden. Meer complexe ontheffingen (zoals bedrijfseconomische omstandigheden) vergen een langere doorlooptijd. Er wordt gestreefd naar een maximale termijn van 6 weken vanaf het moment van een complete aanvraag. Het legesbedrag voor dagontheffingen zal ongeveer € 30,- gaan bedragen, het legesbedrag voor de overige ontheffingen bedraagt ongeveer € 100,-. De exacte bedragen worden nog vastgesteld en vastgelegd in de legesverordening(en).

Vraag 14:

De voorwaarden van het landelijk ontheffingsloket zijn opgesteld met de andere 28 ZES-gemeenten met ieder een eigen samenstelling van de gemeenteraad. Welke input heeft gemeente Maastricht ingebracht in dit overleg en wat is daarvan overgenomen?

Antwoord 14:

Er heeft inderdaad uitvoerige afstemming plaatsgevonden tussen alle deelnemende gemeenten in verschillende werkgroepen, waardoor er afgelopen jaar minstens maandelijks en soms wekelijks



DATUM
19 maart 2024

contact was. Een van de zaken waarvoor Maastricht zich hard heeft gemaakt is de verruiming van de ontheffing Dreigend Faillissement naar Bedrijfseconomische omstandigheden. Daarnaast is Maastricht een van de vele gemeenten die de verruimde ontheffing voor bakwagens steunt. Ook heeft Maastricht telkens het belang van landelijke harmonisatie benadrukt in het belang van partijen die bovenregionaal opereren en tenslotte vond Maastricht het belangrijk dat de ontheffing voor particulier gebruik aangepast werd in een melding, waardoor er voor particulieren geen legeskosten van toepassing zijn. ZES gaat immers om bedrijfsvoertuigen en niet over particuliere voertuigen.

Vraag 15:

De ontheffing voor bedrijfseconomische redenen is inmiddels iets verruimd van failliet naar net niet failliet. Hoe wordt die grens bepaald en welke documenten moeten ondernemers hiervoor aanleveren? Bent u het met ons eens dat deze grens alsnog vrij radicaal is en verstrekkende gevolgen kan hebben voor ondernemers? Bent u bereid een ruimere marge te hanteren middels de afwijkingsbevoegdheid?

Antwoord 15:

Het is goed dat de regeling van deze ontheffing is verruimd. Dat is in het belang van onze ondernemers. Er wordt geen harde grens gesteld, dus ik kan ook geen oordeel geven over die grens. Er is altijd sprake van een individuele beoordeling en maatwerk. In de tekst van artikel 9 en de toelichting op artikel 9 van het [concept Ontheffingenbeleid ZES Maastricht](#) kunt u lezen welke documenten worden opgevraagd en op welke wijze de beoordeling plaatsvindt. Als individuele omstandigheden daartoe aanleiding geven kan middels de afwijkingsbevoegdheid alsnog positief besloten worden over een ontheffingsaanvraag.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen