

**BINNENGEKOMEN**  
**TEAM POSTBEHANDELING EN ARCHIVERING**  
**D.D. 06-03-2024**  
**No. 2024.00829**  
**Portefeuillehouder: Aarts**  
**Team: Mobiliteit**

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

Maastricht, 6 maart 2024.

**Betreft:** Schriftelijke vragen CDA - Zero Emissie Stadslogistiek

Gisteravond was de informatiesessie en de stadsronde zero emissie stadslogistiek. Tijdens de informatiesessie kon maar één vraag worden gesteld vanwege tijdsgebrek en de erna gevoerde gesprekken met o.a. ondernemers riepen nog een aantal vragen op. Wij hebben dus nog de volgende vragen.

- 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?
- 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.
- 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?
- 4- Er is wel toegezegd een totaalbeeld te schetsen, wanneer kunnen wij dit verwachten?
- 5- Hoe verhoudt 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



MAASTRICHT

inventarisatie per branche is nodig om de technische haalbaarheid en betaalbaarheid te toetsen.

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



**MAASTRICHT**

- 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?
- 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 verstreckende gevolgen kan hebben voor ondernemers? Bent u bereid een ruimere marge te hanteren middels de afwijkingsbevoegdheid?

In afwachting van uw antwoord,

Gabrielle Heine  
Fractievoorzitter CDA Maastricht