

# Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht houdende beleidsregels omtrent ontheffingen van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's Maastricht (Ontheffingenbeleid ZES Maastricht)

Intitulé

Ontheffingenbeleid ZES Maastricht

Het college van burgemeester en wethouders van Maastricht, gelezen het voorstel van d.d. 23 april 2024 met registratienummer 2024.01309,

gelet op:

- artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;
- artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994; en
- de artikelen 86c, 86d, 86e en 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

overwegende, dat het college bij verkeersbesluit van 23 april 2023 per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's heeft ingesteld door middel van het plaatsen van een geslotenverklaring voor deze motorvoertuigen en daarin heeft opgenomen dat beleidsregels worden vastgesteld voor een aantal categorieën ontheffingsmogelijkheden;

besluit:

## Algemene bepalingen:

### Artikel 1 Definities:

In dit ontheffingenbeleid wordt verstaan onder:

- **bijzonder voertuig:** vrachtauto met carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31, of de aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF, een kermisvrachtauto, een circusvrachtauto, een vrachtauto ingezet voor exceptioneel transport, een verhuisauto, een vrachtauto met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer, of een oplegertrekker met 4 of meer-assen;
- **Centraal Loket:** gemandateerde die namens het college de in het daartoe verleende mandaat aangeduide ontheffingsaanvragen van de bij verkeersbesluit ingestelde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in behandeling neemt en besluit op deze aanvragen;
- **college:** college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht;
- **datum van eerste toelating (DET):** datum waarop het voertuig voor het eerst in gebruik is genomen, zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW;
- **datum tenaamstelling:** datum waarop het voertuig op naam is gesteld zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW;
- **eigenaar:** natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het kenteken bij de RDW geregistreerd staat;
- **lease:** zowel operationele als financiële lease waaraan een rechtsgeldige leaseovereenkomst ten grondslag ligt;
- **nul-emissiezone:** ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen in een gemeente waar, om reden van leefbaarheid, luchtkwaliteit en klimaat, een selectief toelatingsbeleid voor bedrijfsauto's en vrachtauto's wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder, luchtverontreiniging en CO<sub>2</sub>-uitstoot, dat is ingesteld bij verkeersbesluit met de zonaal uitgevoerde verkeersborden C22e, met onderborden als bedoeld in artikel 86e van het RVV 1990;
- **plug-in hybride vrachtauto:** vrachtauto die in het kentekenregister van de RDW gekenmerkt is met OCV-HEV of OVC-FCHV;
- **RDW:** Dienst Wegverkeer;

- **toegang:** recht op verblijf in de zone op de datum of periode waarvoor vrijstelling of ontheffing verleend is;
- **verhuisauto:** vrachtauto als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990 en die als zodanig bij het Centraal Loket is geregistreerd.

## **Artikel 2 – Toepassingsbereik**

Deze beleidsregels zijn uitsluitend van toepassing op ontheffingen in het kader van de bij verkeersbesluit van 23 april 2024, met ingang van 1 januari 2025 ingestelde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's.

## **§ 1 – LANGDURIGE ONTHEFFINGEN**

### **Artikel 3 – Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig**

1. Het college verleent op aanvraag voor een bedrijfs- of een vrachtauto een ontheffing op kenteken, indien dit voertuig aantoonbaar vervangen wordt door een emissieloos voertuig dat nog niet geleverd is en in het geval van een leasevoertuig de leaseperiode langer is dan een jaar gerekend vanaf het moment van levering van het leasevoertuig.
2. Bij de aanvraag in verband met de vervanging van een voertuig door een aangekocht emissieloos voertuig wordt ten minste een aankoopbewijs in de vorm van een opdrachtbevestiging, met de verwachte levertijd van het voertuig inclusief eventuele opbouw overlegd.
3. Bij de aanvraag in verband met de vervanging van een voertuig door een emissieloos leasevoertuig, wordt ten minste een leasecontract met de verwachte levertijd van het te leasen voertuig overlegd.
4. Bij de aanvraag in verband met de vervanging door een emissieloos voertuig van een voertuig waarvoor een aanbestedingsprocedure gaande is, wordt ten minste een bewijs van start van de aanbesteding met daarin de gevraagde levertijd overgelegd.
5. Een ontheffing gebaseerd op het eerste lid wordt verleend voor de duur van de levertijd zoals aangegeven op het aankoopbewijs, leasecontract of de in de aanbesteding opgenomen levertijd van het voertuig, inclusief eventuele opbouw, plus dertig dagen.
6. Het te vervangen voertuig komt niet opnieuw in aanmerking voor een ontheffing op grond van dit artikel.

### **Artikel 4 – Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud**

1. Het college verleent op aanvraag een ontheffing op kenteken voor de volgende categorieën bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating (DET) tot en met 12 jaar oud die geen toegang hebben tot de nul-emissiezone:
  - a. kermis- en circusvrachtauto's;
  - b. vrachtauto's voor exceptioneel transport;
  - c. verhuisauto's;
  - d. vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer.
2. De ontheffing voor een kermis- of circusvrachtauto wordt verleend als blijkt uit belastinggegevens dat het voertuig gedeeltelijke vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting heeft gekregen.
3. De ontheffing voor een vrachtauto voor exceptioneel transport wordt verleend na aanlevering van de ontheffing exceptioneel transport met daarop het kenteken van het (trekkende) voertuig en het RDW-klantnummer.

4. De ontheffing voor een verhuisauto wordt verleend als de verhuisonderneming die het kenteken aanmeldt, staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel in de categorie 'Verhuisvervoer', het aangemelde voertuig een verhuisauto is, en de verhuisonderneming de kentekenhouder is. Om vast te stellen of verhuizen een structurele bedrijfsactiviteit is, kan aanvrager gevraagd worden om een of meer van de volgende stukken te overleggen:
  - a. een kopie van het lidmaatschapsbewijs van de Organisatie voor Erkende Verhuizers, dan wel;
  - b. verhuisovereenkomsten, waaruit blijkt dat er het hele jaar door wordt verhuisd;
  - c. een verzekeringspolis, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen en verhuizingen als activiteit zijn gedekt door een aansprakelijkheidsverzekering;
  - d. opleidingscertificaten, waaruit blijkt dat het personeel dat in dienst is, een verhuisopleiding heeft genoten;
  - e. Algemene Voorwaarden, welke zien op het uitvoeren van verhuizingen.
5. De ontheffing voor een vrachtauto met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt verleend op grond van een keuringsbewijs van de RDW voor dit voertuig. Als de kraan meerdere keren uitschuifbaar is, is het hefvermogen:
  - a. minimaal 33 tonmeter als de mast 2 keer uitschuifbaar is;
  - b. minimaal 32 tonmeter als de mast 3 keer uitschuifbaar is;
  - c. minimaal 31 tonmeter als de mast 4 keer uitschuifbaar is;
  - d. minimaal 30 tonmeter als de mast 5 keer uitschuifbaar is;
  - e. minimaal 29 tonmeter als de mast 6 keer uitschuifbaar is;
  - f. minimaal 29 tonmeter als de mast 7 keer uitschuifbaar is;
  - g. minimaal 28 tonmeter als de mast 8 keer uitschuifbaar is.
6. Het college weigert een aanvraag voor een ontheffing voor een bijzonder voertuig met een datum van eerste toelating van 13 jaar of ouder als bedoeld in dit artikel.
7. De ontheffing vervalt van rechtswege vanaf 13 jaar na DET van het voertuig.

#### **Artikel 5 – Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto**

1. Het college verleent op aanvraag een ontheffing op kenteken voor een plug-in hybride vrachtauto, indien deze aantoonbaar emissieloos rijdt in de nul-emissiezone.
2. De aanvrager verklaart schriftelijk bij de aanvraag:
  - a. elektrisch te rijden in de nul-emissiezone; en
  - b. voertuigdata bij te houden met daarbij de gereden routes.
3. Aan de ontheffing wordt in ieder geval het voorschrift verbonden dat de ontheffinghouder, op verzoek van het college, binnen zes weken voertuigdata verstrekt waaruit blijkt dat emissieloos wordt gereden in de nul-emissiezone.
4. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat het voertuig niet emissieloos binnen de nul-emissiezone heeft gereden, kan de ontheffing worden ingetrokken.
5. Het voertuig waarvan de ontheffing is ingetrokken, komt niet meer in aanmerking voor een ontheffing op grond van dit artikel.
6. De ontheffing vervalt van rechtswege op 31 december 2029 om 24:00uur.

#### **Artikel 6 – Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn**

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor voertuigen waarvoor aantoonbaar nog geen vergelijkbaar emissieloos alternatief voertuig verkrijgbaar is.
2. Bij de aanvraag wordt een of meer van de volgende documenten overgelegd met betrekking tot het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd:
  - a. offertes van twee leveranciers die verklaren dat het beoogde voertuig en/of de gewenste voertuig(-configuratie) met de vereiste specificaties niet emissieloos verkrijgbaar is; en
  - b. één kenteken van de aanhanger behorend bij het huidige voertuig, waaruit blijkt dat de aanhanger van dezelfde eigenaar is als het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd; of

- c. een bewijsstuk waaruit het benodigde elektrische vermogen blijkt van de opbouw van het voertuig; of
  - d. een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig voor de bedrijfsvoering wordt gebruikt voor ondeelbare lading en de massa hiervan; of
  - e. een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig wordt ingezet voor verplaatsing van zeer zware lading die in grote volumes over onverharde ondergrond moet worden verplaatst; of
  - f. een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig wordt ingezet voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarvoor overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is; of
  - g. een bewijsstuk waar uit blijkt dat een specialistisch voertuig dat zowel op de weg als op het spoor moet kunnen rijden, in elektrische uitvoering zo zwaar zou worden dat het niet door de RDW goedgekeurd kan worden.
3. Op basis van de beoordeling van de onder het tweede lid ingediende documenten en de mogelijkheden of alternatieven die er zijn voor het voertuig in het kader van bijvoorbeeld innovatie, stand van de techniek, vergelijkbaarheid of proportionaliteit op het moment van de aanvraag, wordt ontheffing verleend:
    - a. wanneer de toegestane maximum massa van de aanhanger bedoeld in het tweede lid, onder b, groter is dan de jaarlijks vast te stellen richtwaarde.
    - b. wanneer het benodigde elektrische vermogen bedoeld in het tweede lid, onder c, groter is dan de jaarlijks vast te stellen richtwaarde;
    - c. wanneer naar het oordeel van het college er geen emissieloos alternatief is waarmee de aanvrager redelijkerwijs zijn werkzaamheden kan uitvoeren;
    - d. wanneer naar het oordeel van het college dat een voertuig voor toepassingen als bedoeld in het tweede lid, onder d, e of f, niet emissieloos verkrijgbaar is;
    - e. wanneer het in het tweede lid, onder g, bedoelde bewijsstuk wordt overlegd.
  4. De duur van een ontheffing als bedoeld in dit artikel is voor een bestaand voertuig telkens maximaal een jaar.
  5. Per aanhanger wordt voor één voertuig op kenteken ontheffing verleend op grond van dit artikel.
  6. Voor bestaande voertuigen kan tot en met 31 december 2029 een ontheffing worden verleend.
  7. Ook voor een nieuw aan te schaffen voertuig dat niet emissieloos is en een bestaand voertuig vervangt kan ontheffing verleend worden tot en met 31 december 2029.
  8. In het geval dat ontheffing wordt aangevraagd voor een voertuig zoals bedoeld in lid 7 en het voertuig is nog niet op kenteken gezet, dan kan de ontheffing op een andere manier, bijvoorbeeld per post, worden aangevraagd dan via het digitale portal van de gemeentelijke website of van het Centraal Loket.

#### **Artikel 7 – Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's**

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bedrijfs- of vrachtauto in particuliere bezit, wanneer deze voertuigen aantoonbaar uitsluitend particulier worden gebruikt.
2. De aanvrager overlegt bij de aanvraag de volgende documenten:
  - a. een kwartaalrekening inzake betaalde motorrijtuigenbelasting of een uitdraai van bankafschriften waaruit de betaling van het afgelopen half jaar blijkt; en
  - b. autoverzekeringpapieren; en
  - c. recente foto's van de betreffende bedrijfs- of vrachtauto waarop het voertuig zowel van binnen als buiten zichtbaar is inclusief het kenteken; en
  - d. een schriftelijke verklaring waarin melder verklaart de bedrijfs- of vrachtauto alleen voor eigen privé gebruik in te zetten en te blijven inzetten.
3. De ontheffing vervalt op 31 december 2027 om 24:00 uur.

#### **Artikel 8 - Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast**

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bedrijfs- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone, indien deze bedrijfs- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de bestuurder van het voertuig, van een

gezinslid van de eigenaar danwel de bestuurder of van een persoon aan wie de eigenaar of bestuurder mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van ten minste € 500.

2. De aanvrager overlegt bij de aanvraag ten minste:
  - a. een betaalbewijs van een onderneming die aantoonbaar gespecialiseerd is in voertuigaanpassingen voor gehandicapten en waaruit de aanpassing blijkt, of;
  - b. een foto van het voertuig waarop de aanpassing in of aan het voertuig zichtbaar is en een foto waarop het voertuig en het kenteken zichtbaar zijn; en
  - c. een kopie van de gehandicaptenparkeerkaart van de voertuigeigenaar, bestuurder van het voertuig, van een gezinslid van de eigenaar danwel de bestuurder of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent.

## **§ 2 - DAGONTHEFFINGEN**

### **Artikel 9 – Dagontheffing voor bedrijfsauto's**

1. Het college verleent op aanvraag een dagontheffing op kenteken voor een bedrijfsauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone.
2. Een dagontheffing wordt per kenteken en per zone maximaal twaalf keer per kalenderjaar verleend.
3. De dagontheffing is geldig voor een periode van dertig uur, die begint om 00.00 uur op de in de aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag.
4. De dagontheffing kan tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de nul-emissiezone is geweest.
5. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouders blijft het aantal reeds verleende dagontheffingen in het betreffende kalenderjaar en voor de betreffende zone(s) staan.

### **Artikel 10- Dagontheffing voor vrachtauto's**

1. Het college verleent op aanvraag een dagontheffing op kenteken voor een vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone.
2. Een dagontheffing wordt per kenteken en per zone maximaal twaalf keer per kalenderjaar verleend.
3. De dagontheffing is geldig voor een periode van dertig uur, die begint om 00.00 uur op de in de aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag.
4. De dagontheffing kan tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de nul-emissiezone is geweest.
5. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouders blijft het aantal reeds verleende dagontheffingen in het betreffende kalenderjaar en voor de betreffende zone(s) staan.

## **§ 3 - GEMEENTESPECIFIEKE ONTHEFFINGEN**

### **Artikel 12 – Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden**

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bedrijfs- of vrachtauto, indien wordt aangetoond dat de bedrijfseconomische omstandigheden van het bedrijf in verband met aanschafkosten van een emissieloos voertuig dit noodzakelijk maakt.
2. Het college verleent de ontheffing indien de aanvrager aantoont dat:

- a. voor de onderneming geen alternatieve vervoeroplossing voorhanden is om de nul-emissiezone te betreden, rekening houdend met de verhouding tussen laadcapaciteit van diens voertuig en de werkelijke vracht;
  - b. met het voertuig vaker dan het maximaal aantal te verkrijgen dagonthefingen in de nul-emissiezone wordt gereden;
  - c. sprake is van afhankelijkheid van de nul-emissiezone voor zijn omzet; en
  - d. mits dat in verband met de aanschafkosten van een emissieloos voertuig een bedrijf in zodanige bedrijfseconomische omstandigheden dreigt te komen, dat een ontheffing noodzakelijk is.
3. Bij de aanvraag worden de volgende documenten overlegd:
    - a. jaarrekeningen van de afgelopen drie jaar;
    - b. BTW-aangiften van het huidige jaar;
    - c. overzicht van het voertuigenpark van de onderneming van de aanvrager;
    - d. rittenstaten en facturen waaruit de behaalde omzet in de nul-emissiezone met het betreffende voertuig blijkt;
    - e. contracten waaruit blijkt dat de onderneming werkzaamheden in de nul-emissiezone verricht;
    - f. kenteken van het betreffende voertuig;
    - g. voor zover aanwezig, een offerte van de leverancier van een voor de nul-emissiezone geschikt(e) voertuig(en) inclusief de eventueel noodzakelijke aanpassingen; en
    - h. indien aanwezig, een standplaatsvergunning of marktvergunning.
  4. Een ontheffing op basis van dit artikel kan per voertuig met bijbehorend kenteken worden verleend voor telkens maximaal één jaar.

#### **Artikel 13 – Afwijkingmogelijkheid**

1. Het college kan overeenkomstig artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht op aanvraag op kenteken ten gunste van een aanvrager een ontheffing verlenen wegens bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen.
2. De aanvrager dient in ieder geval een document met toelichting op de aanvraag aan te leveren.
3. Bij de afweging tot het verlenen van een ontheffing op grond van dit artikel neemt het college in ieder geval mee:
  - a. de noodzaak om in de nul-emissiezone te rijden met het betreffende voertuig en de voorhanden zijnde alternatieven;
  - b. de te verwachten frequentie van het aantal ritten in de nul-emissiezone.

#### **Artikel 14 - Ontheffing ambulante handel Maastricht**

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bedrijfs- of vrachtauto, indien wordt aangetoond dat de aanvrager beschikt over een standplaatsvergunning of ventvergunning in Maastricht of een verklaring kan overleggen van de Marktmeester of vergunningverlener Openbare Ruimte dat de aanvrager voldoet aan de voorwaarden om een standplaats te verkrijgen.
2. Het kenteken dient op naam van de aanvrager of diens onderneming geregistreerd te zijn.
3. Bij de aanvraag dienen de volgende gegevens te worden aangeleverd:
  - a. het kenteken van het voertuig (bij een buitenlands voertuig tevens tenaamstelling en voertuiggegevens);
  - b. nummer KvK (kamer van koophandel) of vergelijkbare instantie in geval van een buitenlandse onderneming;
4. Deze lokale ontheffing is alleen geldig in de gemeente Maastricht en geldt tot uiterlijk 1-1-2030.
5. Deze lokale ontheffing dient lokaal (bij gemeente Maastricht) te worden aangevraagd en niet via het Centraal Loket.

## **§ 4 – OVERIGE BEPALINGEN**

### **Artikel 15 – Algemene overige bepalingen**

1. De aanvraag van een ontheffing wordt in beginsel digitaal op het daartoe bestemde aanvraagformulier via het daartoe bestemde digitale portaal van de gemeentelijke website of van het Centraal Loket ingediend.
2. Aan een ontheffing kunnen door het college voorschriften of beperkingen worden verbonden in het belang van de handhaving, de openbare veiligheid, de verkeersveiligheid of het milieu.
3. De aanvrager van een ontheffing kan om aanvullende bewijsstukken gevraagd worden, indien dit voor de beoordeling noodzakelijk is.
4. Aan een ontheffing wordt in ieder geval het voorschrift verbonden dat de bestuurder van een voertuig die zich bevindt in de nul-emissiezone de ontheffing, of een kopie daarvan, op verzoek van de handhaver toont. Aan een kopie van de ontheffing wordt gelijkgesteld een afbeelding daarvan op een smartphone, laptop, tablet of ander mobiel device, apparaat of toestel.

### **Artikel 16 – Weigerings- en intrekingsgronden langdurige ontheffing**

1. Het college:
  - a. kan een aanvraag afwijzen wanneer een ontheffing als bedoeld in de artikelen 3, 5, 6, 7, 12 en 13 wordt aangevraagd voor een bedrijfs- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone door een ondernemer of eigenaar die zich na 31 december 2024 in het gebied van de nul-emissiezone vestigt;
  - b. wijst een aanvraag af wanneer een ontheffing als bedoeld in de artikelen 3, 5, 6, 7, 12 en 13 wordt aangevraagd voor een bedrijfsauto of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone met een datum tenaamstelling na 31 december 2024, met uitzondering van het bepaalde in artikel 6, zevende lid, of;
  - c. kan een aanvraag afwijzen wanneer een ontheffing als bedoeld in de artikelen 3, 5, 6, 7, 12 en 13 wordt aangevraagd door een ondernemer of eigenaar die werk heeft aangenomen in de nul-emissiezone na 31 december 2024 met een bedrijfsauto of vrachtauto die niet voldoet aan de eisen van de nul-emissiezone.
2. Het college trekt een verleende ontheffing in:
  - a. indien ter verkrijging daarvan aantoonbaar onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
  - b. indien gewijzigd beleid dit noodzakelijk maakt;
  - c. veranderde wet- en regelgeving dit noodzakelijk maakt;
  - d. op verzoek van de ontheffinghouder;
  - e. als geconstateerd wordt dat niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, voorwaarden danwel beperkingen die aan de ontheffing zijn verbonden en waaronder de ontheffing is verleend;
  - f. als de tenaamstelling van een voertuig waarvoor op grond van paragraaf 1 en 3 ontheffing is verleend, is gewijzigd.
3. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouder vervalt de op het kenteken verkregen ontheffing van rechtswege.

### **Artikel 17 – Inwerkingtreding**

Dit beleid treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

### **Artikel 18 – Citeertitel**

Dit beleid wordt aangehaald als: Ontheffingenbeleid ZES Maastricht

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van 23-04-2024  
De secretaris,  
De burgemeester....



## **Toelichting**

### ***Algemeen deel***

Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Vanuit deze Green Deal ZES zijn in de afgelopen jaren diverse regionale pilots uitgevoerd met innovatieve logistieke concepten om stadskernen efficiënter en duurzamer te bevoorraden. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de randen van de stad ('hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten. Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend.

Met het Klimaatakkoord van 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 zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek. Dit gebeurt met het instellen van nul-emissiezones (hierna: zero-emissiezones) voor bedrijfs- en vrachtauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050.

In de Uitvoeringsagenda stadslogistiek van 9 februari 2021 hebben gemeenten, de rijksoverheid en andere stakeholders zich gezamenlijk eraan gecommitteerd om de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek in 2025 te bevorderen. Deze samenwerking richt zich – onder meer – op de totstandkoming en implementatie van eenduidige regels voor de invoering van zero-emissiezones en het inventariseren en het onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van zero-emissiezones.

Een van de afspraken uit de uitvoeringsagenda stadslogistiek is dat gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samenwerken aan een zo uniform mogelijk ontheffingen- en vrijstellingensysteem, bij voorkeur met een gezamenlijk of landelijk loket. Het centraal loket en uniform ontheffingenbeleid voorziet in de behoefte bij bedrijfsleven en gemeenten om eenduidig, transparant en klantvriendelijk ontheffingen aan te vragen. Een ondernemer hoeft zodoende voor het grootste deel van de ontheffingen, met uitzondering van ontheffingen die door deelnemende gemeenten niet aan het Centraal Loket zijn gemandateerd, maar bij één loket een aanvraag in te dienen. De aanvrager krijgt dan een besluit dat voor meerdere zones geldt en waarvoor in het geval van langdurige ontheffingen slechts één keer leges hoeft te worden betaald. Voor de ontheffingen die niet zijn gemandateerd aan het Centraal Loket betekent dit dat de ontheffing moet worden aangevraagd bij de betreffende gemeente en deze geldt dan ook alleen voor de zone in die gemeente en dan zijn alleen daar leges verschuldigd.

In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV'90) zijn de vrijstellingen vastgelegd. Het Centraal Loket wordt bij mandaatbesluit van de deelnemende gemeenten gemandateerd voor het in behandeling nemen van en het besluiten over ontheffingen die genoemd zijn in paragraaf 1 (langdurige ontheffingen) en paragraaf 2 (dagontheffingen). Deelnemende gemeenten met nul-emissiezones hebben het gemeenschappelijk deel van dit beleid (paragrafen 1, 2 en 4) gezamenlijk vormgegeven. Het in behandeling nemen van en het besluiten over de ontheffingen in paragraaf 3 wordt niet gemandateerd aan het Centraal Loket.

Het ontheffingenbeleid is voor een groot deel gebaseerd op het ontheffingenbeleid voor de milieuzones vracht- en bedrijfsauto's van diverse gemeenten zoals dat de afgelopen jaren is uitgevoerd. Het ontheffingenbeleid bestaat uit een deel dat alle gemeenten met nul-emissiezones hanteren: de in dat deel opgenomen ontheffingen zijn gelijk getrokken. Daarnaast bestaat het ontheffingenbeleid in paragraaf 3 uit gemeente specifieke ontheffingen. Daarbij is de

onthefingstekst voor alle gemeenten gelijk voor de artikelen 11 en 12 maar wordt lokaal beoordeeld op basis van specifieke, lokale omstandigheden en afwegingen.

Voor het in behandeling nemen van aanvragen van ontheffingen zijn leges verschuldigd.

Dit ontheffingenbeleid geldt zowel voor Nederlandse als buitenlandse kentekens. Ook voor buitenlandse kentekens kunnen ontheffingen worden aangevraagd.

### ***Artikelsgewijze toelichting***

#### ***Paragraaf 1***

##### **Artikel 1 Definities**

In dit artikel zijn de definities opgenomen. Bedrijfsauto, emissieklasse, emissieloos voertuig, vrachtauto voor exceptioneel transport, kermis- en circusvrachtauto en vrachtauto zijn gedefinieerd in het RVV '90. Kampeerwagen is gedefinieerd in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen.

##### **Artikel 2 Toepassingsbereik**

Dit artikel is opgenomen vanwege de inwerkingtredingsdatum van de nieuwe beleidsregels en de intrekingsdatum van beleidsregels voor milieuzones in sommige gemeenten. Gelet op deze data (1 juli 2024 en 1 januari 2025), gelden zowel de nieuwe beleidsregels voor de zero-emissiezone als de beleidsregels voor de milieuzone in de periode van 1 juli 2024 tot en met 31 december 2024. Omdat duidelijk moet zijn welke regels in welk geval gelden, is het artikel over het toepassingsbereik opgenomen.

##### **Artikel 3 Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig**

In afwachting van de levering van een vervangend emissieloos voertuig verleent het college ontheffing onder de voorwaarden zoals genoemd in dit artikel. In veel gevallen dient na levering van het chassis nog een motor of een op maat gemaakte opbouw gerealiseerd te worden. Ook deze tijd wordt tot de levertijd gerekend. Aanbestedende partijen hebben vaak meer tijd nodig dan een individuele ondernemer (zie vierde lid). Als een voertuig ontheffing heeft gekregen vanwege de bestelling van een emissieloos voertuig, komt hetzelfde (fossiel aangedreven) voertuig niet nogmaals in aanmerking voor een langdurige ontheffing voor het voertuig met het opgegeven kenteken. Er kan immers vanuit gegaan worden dat het uitstootvrije voertuig is geleverd (lid 6) en het vervuilende voertuig vervangt in de zone.

##### **Artikel 4 – Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud**

Op grond van het RVV is een aantal categorieën bijzondere voertuigen vrijgesteld van de nul-emissiezone, waarvoor voorheen nog een ontheffing diende te worden aangevraagd. Het gaat om vrachtauto's met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding speciale doeleinden SB en SF, die jonger zijn dan 13 jaar.

Naast deze bijzondere voertuigen zijn er nog andere voertuigen jonger dan 13 jaar waarop de nul-emissiezone eveneens niet van toepassing is: kermis- en circusvrachtauto's; vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer. Omdat deze voertuigen niet op voorhand herkenbaar zijn aan een bijzondere aantekening in het kentekenregister en aanvullende informatie betreffende het voertuig en het gebruik ervan nodig is, is een wettelijk verankerde vrijstelling niet mogelijk. Voor deze voertuigen dient nog steeds een ontheffing te worden aangevraagd. Dit geschiedt op dezelfde wijze als bij de milieuzones voor vrachtauto's, waar de ontheffing werd verleend door Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ([www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)).

De ontheffing als kermis- en circuswagen wordt verleend als de kentekenhouders aantoonbaar dat deze van de Belastingdienst gedeeltelijke vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting heeft gekregen. De ontheffing voor vrachtauto's voor exceptioneel transport wordt verleend als voor het voertuig een incidentele of jaarontheffing exceptioneel transport is afgegeven door de RDW. De ontheffing voor een verhuisauto wordt verleend als de verhuisonderneming die het kenteken aanmeldt, staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel in de categorie 'Verhuisvervoer', als het aangemelde voertuig een verhuisauto is, en de verhuisonderneming de kentekenhouders is. Aantoonbaar van het lidmaatschap van de Organisatie voor Erkende Verhuizers volstaat ook. De ontheffing als Bedrijfsauto's met zware laadkraan wordt verleend op grond van een keuringsbewijs van de RDW.

#### **Artikel 5 – Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto**

Lid 3 benoemt dat de ondernemer op verzoek van het college bewijsmiddelen moet overhandigen waarmee kan worden aangetoond dat met een plug-in hybride vrachtauto uitsluitend emissieloos wordt gereden in de nul-emissiezone. Dit kan bijvoorbeeld een uitdraai zijn van het motormanagementsysteem waaruit precies blijkt waar het voertuig elektrisch heeft gereden en waar niet. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat men niet emissieloos binnen de nul-emissiezone heeft gereden, kan de ontheffing, worden ingetrokken.

Er komen maar weinig voertuigen voor deze ontheffing in aanmerking, omdat het grootste deel emissieklasse 6 is en onder de in het RVV vastgelegde overgangsregeling valt waarbij ze toegang hebben tot en met 31 december 2029.

#### **Artikel 6 – Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn**

Ondernemers kunnen ontheffing aanvragen om met hun huidige, niet-emissieloze bedrijfs- of vrachtauto langer toegang tot de nul-emissiezone te krijgen omdat er nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is. Ook kunnen zij ontheffing krijgen om met een nieuw aan te schaffen niet-emissieloos voertuig toegang tot de zone te krijgen omdat voor het huidige voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is.

Of een emissieloos alternatief verkrijgbaar is, kan worden beoordeeld aan de hand van voertuig- en bedrijfskenmerken zoals trekkracht, vermogen van de opbouw van het voertuig (wanneer het vermogen van de opbouw geleverd wordt door energiebron van de aandrijflijn), het gewicht van de te vervoeren lading, voor het verplaatsing van zeer zware lading over onverharde ondergrond, voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarvoor overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is, of wordt gebruikt voor zowel weg als spoor.

Het derde lid van dit artikel geeft aan op basis waarvan het College beoordeelt of een ontheffingsaanvraag kan worden toegekend. Het College neemt daar in ieder geval in mee de in het tweede lid bedoelde documenten en de in het derde lid genoemde mogelijkheden en alternatieven. Hiertoe kan het college zich laten adviseren door een adviescomité van deskundigen, gemeentelijk specialisten en juristen. Dit adviescomité adviseert of bij de aanvraag voor een ontheffing voor een nieuw aan te schaffen niet-emissieloos voertuig, ter vervanging van een bestaand voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, sprake is van een niet-verkrijgbaar emissieloos alternatief. Het adviescomité kan hiertoe aanvullende bewijsstukken opvragen bij de aanvrager. Onder stand van de techniek valt in ieder geval de jaarlijkse update die Panteia uitvoert in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Een ontheffing op grond van dit artikel kan ook worden aangevraagd als het nieuwe, niet-emissieloze voertuig nog niet op kenteken is gezet. Echter, het aanvraagproces om een ontheffing aan te vragen vereist het kenteken waarvoor ontheffing wordt aangevraagd maar in geval van een nog niet geleverde niet-emissieloos voertuig is het kenteken nog niet bekend. De aanvraag kan dan niet via de

aanvraag-applicatie gedaan worden. In dat geval dient de aanvraag op een andere manier gedaan worden, bijvoorbeeld via de post of via e-mail.

### **Artikel 7 – Ontheffing voor particuliere bedrijfsauto's en vrachtauto's**

De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom vastgelegd dat particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bedrijfs- of vrachtauto in aanmerking komen voor een ontheffing, mits zij kunnen aantonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Hiervoor moet een aantal documenten aangeleverd worden.

Een verleende ontheffing is geldig tot en met 31 december 2027 24:00uur. In de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat van het kabinet van 26 april 2023 zijn afspraken gemaakt voor een aanvullend klimaatpakket ([Kamerbrief over voorjaarsbesluitvorming Klimaat | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)). In dit aanvullende pakket is onder andere de uitbreiding van zero-emissiezones voor gemeenten opgenomen, met name gericht op mobiliteit. Hierdoor wordt de mogelijkheid geboden voor gemeenten om vanaf 2028 de zero-emissiezones uit te breiden naar particuliere bestelauto's. Dit besluit is genomen door het Kabinet

Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat het voertuig toch bedrijfsmatig wordt gebruikt, kan de ontheffing, worden ingetrokken.

Kampeerwagens zijn voor het overgrote deel in particulier bezit en komen ook in aanmerking voor deze ontheffing. Voor kampeerwagens in bedrijfsbezit kunnen andere ontheffingsmogelijkheden van toepassing zijn.

### **Artikel 8 – Ontheffing voor bedrijfsauto's en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast**

Op basis van dit artikel wordt ontheffing verleend voor een bedrijfs- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone indien deze is aangepast voor een bedrag van minimaal € 500,- (zegge: vijfhonderd euro). De aanpassing is gedaan vanwege de handicap van de voertuigeigenaar of bestuurder, een gezinslid of een persoon voor wie de eigenaar of bestuurder mantelzorger is.

Ter onderbouwing van de ontheffingsaanvraag dient een aantal bewijsstukken te worden overgelegd, deze zijn nader omschreven in het tweede lid van artikel 7.

## **Paragraaf 2**

### **Artikel 9 – Dagontheffing voor bedrijfsauto's**

Voor bedrijfsauto's die maximaal 12 keer per jaar per gemeente in een zero-emissiezone komen, kan een dagontheffing worden aangevraagd. Deze dagontheffing begint altijd om 00.00 uur van de kalenderdag waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. Voor een maximale flexibiliteit voor ondernemers kan de ontheffing voorafgaand aan, maar ook op dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als de bedrijfsauto's eerder die kalenderdag al in de nul-emissiezone is geweest.

### **Artikel 10 - Dagontheffing voor vrachtauto's**

Voor vrachtauto's die maximaal 12 keer per jaar per gemeente in een zero-emissiezone komen, kan een dagontheffing worden aangevraagd. Deze ontheffing begint altijd om 00.00 uur van de kalenderdag waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. Voor een maximale flexibiliteit voor ondernemers kan de ontheffing tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als de bedrijfsauto's eerder die kalenderdag al in de nul-emissiezone is geweest.

### **Artikel 11 - Dagontheffing voor kampeerwagens**

In de landelijk overeengekomen ontheffingsteksten kunnen gemeenten bij de ontheffing voor particuliere bedrijfsauto's en vrachtauto (artikel 7) kiezen om een emissieklasse-ondergrens te hanteren. Als gemeenten daarvoor kiezen, geeft artikel 11 een extra mogelijkheid om voor kampeerwagens onder die emissieklasse een dagontheffing aan te vragen. Omdat Maastricht geen ondergrens stelt aan de emissieklasse voor de ontheffing voor particuliere bedrijfsauto's en vrachtauto, is de dagontheffing voor kampeerwagens niet relevant voor Maastricht. Mits aan de voorwaarden van artikel 7 wordt voldaan, komen kampeerwagens in aanmerking voor die ontheffing.

### **Paragraaf 3 Gemeente specifieke ontheffingen**

#### **Artikel 12 – Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden**

Het is denkbaar dat een onderneming in de problemen komt door de instelling van een nul-emissiezone, doordat een investering in een emissieloos voertuig op korte termijn financieel niet mogelijk is en dat door het zich niet meer kunnen begeven in de zero emissiezone wellicht te veel omzet wegvalt. Voor deze ondernemingen is deze ontheffing.

De beoordeling van deze ontheffingsaanvraag gaat als volgt. Eerst wordt door een externe partij in opdracht van het college gekeken of de continuïteit van de onderneming wordt bedreigd, gelet op alle omstandigheden van het geval en adviseert hierover het college (stap 1). Vervolgens kijkt het college of er voor de ondernemer geen alternatieven zijn (stap 2).

#### *STAP 1 Bedreiging continuïteit onderneming*

Om te beoordelen of sprake is van een situatie waarbij het bedrijf in ernstige financiële problemen dreigt te komen, toetst het college de financiële positie van de onderneming. Hierbij wordt gekeken naar de draagkracht, waaronder wordt verstaan de mate waarin de onderneming in staat is om investeringen te doen. Hiertoe wordt op basis van de door de aanvrager aan te leveren jaarrekeningen gelet op de ontwikkeling van de omzet en het resultaat uit onderneming en daarmee de ontwikkeling van de vermogenspositie van de onderneming. Onder vermogenspositie wordt hier verstaan de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen op de balans en de ontwikkeling duidt op het toevoegen of het onttrekken aan het eigen vermogen. Het privévermogen en inkomsten buiten de onderneming blijven buiten beschouwing. Financiële gegevens worden in beginsel beschouwd over een periode van drie historische jaren plus een prognose van een jaar. In relatie tot de tenaamstelling van de vrachtauto waarvoor ontheffing wordt aangevraagd, kan er soms sprake zijn van een leaseconstructie, of het kan gaan om een gehuurde vrachtauto, of het kan een dochteronderneming betreffen. In dergelijke gevallen wordt de advisering gebaseerd op geconsolideerde jaarrekeningen. De ontwikkeling van de vermogenspositie kan worden gewaardeerd en uitgedrukt in 3 mogelijke categorieën van draagkracht in relatie tot de mogelijkheid van het doen van een investering voor de nul-emissiezone: beperkte draagkracht, voldoende draagkracht en ruim voldoende draagkracht.

De kosten van de benodigde investeringen worden in eerste instantie gebaseerd op door de desbetreffende onderneming aangeleverde prijsindicaties, eventueel onderbouwd met een offerte. Zo nodig onderzoekt het college, eventueel via het Centraal Loket, zelf de kosten.

Ontheffing wordt verleend als uit de beoordeling blijkt dat de investering door de onderneming in een emissieloos voertuig, of het ontzeggen van de toegang tot de nul-emissiezone voor het huidige voertuig, naar het oordeel van het college te grote consequenties heeft voor het voortbestaan van de onderneming

Bij de beoordeling of door de eisen van de nul-emissiezone de continuïteit van de desbetreffende onderneming wordt bedreigd, wordt gekeken naar de onderneming van de hoofdgebruiker in het geheel. Er wordt niet beoordeeld of de continuïteit van een bepaald bedrijfsonderdeel wordt bedreigd. Het begrip bedrijfsonderdeel laat zich niet of nauwelijks afbakenen, waardoor bij toepassing discussies zouden kunnen ontstaan over wat onder dit begrip moet worden verstaan. Een en ander laat onverlet dat zich de situatie kan voordoen dat de continuïteit van een cruciaal bedrijfsonderdeel of een cruciale bedrijfsactiviteit van een onderneming wordt bedreigd en dat daardoor de continuïteit van de gehele onderneming in gevaar komt. Maar in dergelijke gevallen beschouwt het college de continuïteit van de desbetreffende onderneming logischerwijs in haar geheel.

Op basis van deze beoordelingssystematiek kan over het gros van de aanvragen een oordeel worden gegeven. De systematiek is een hulpmiddel en in gevallen waarin met de beoordelingssystematiek geen (sluitende) beslissing kan worden genomen, neemt het college op basis van aanvullende gegevens in een tweede stap ook andere factoren in overweging.

#### *STAP 2 Mogelijke alternatieven*

Bij het bepalen of een onderneming geen alternatieven heeft, kijkt het college onder andere naar de mogelijkheid van dagontheffingen, de inzet van schonere voertuigen uit het wagenpark, de huur van schonere voertuigen, het inhuren van een andere transporteur die wel een schoon voertuig heeft, inzet van lichtere voertuigen uit het wagenpark en de aanschaf van een tweedehands voertuig.

#### *Beoordeling*

Op grond van stappen 1 en 2 beslist het college over het verlenen van de ontheffing voor het voertuig. Het kenteken van het voertuig wordt toegevoegd aan het ontheffingenregister van de Centraal Loket. De ontheffing wordt voor maximaal één jaar verleend.

#### **Artikel 13 – Afwijkingsmogelijkheid**

De afwijkingsmogelijkheid, ook wel hardheidsclausule genoemd, geeft het college mogelijkheden voor maatwerk bij het beoordelen van bijzondere gevallen die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien, of die bij toepassing van het beleid gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

Een voorbeeld hiervan is netcongestie. Met de invoering van de nul-emissiezones zullen emissieloze bestel- en vrachtauto's meer en meer laadinfra nodig hebben. De netcapaciteit in Nederland loopt tegen haar grenzen aan. Dit kan ertoe leiden dat ondernemers geen laadinfra voor al hun voertuigen kunnen realiseren. De verwachting is dat ondernemers over het algemeen binnen hun huidige netaansluiting voldoende laadinfra kunnen realiseren om enkele voertuigen op te laden. Ondernemers die meer dan vijf bestelwagens of meer dan twee vrachtauto's moeten opladen zouden knelpunten kunnen ondervinden met netcongestie. Of dat inderdaad zo is, is afhankelijk van een aantal zaken: moeten de voertuigen per sé in de nul-emissiezones komen en zijn er geen (tijdelijke) alternatieven beschikbaar? Als dit daadwerkelijk het geval is, dan kunnen ondernemers per voertuig een beroep doen op de hardheidsclausule vanwege knelpunt netcongestie.

In samenwerking met de taakgroep logistiek van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een stappenplan opgesteld om snel te kunnen beoordelen of ondernemers bij realisatie van laadinfra knelpunten door netcongestie ondervinden. Logistieke makelaars kunnen in een gesprek met de ondernemer in ca 1,5 uur helder krijgen of er een knelpunt kan ontstaan. Beoordeeld wordt welke voertuigen (tegelijkertijd) in de nul-emissiezones moeten rijden, welke netaansluiting het bedrijf heeft, of het bedrijf qua aansluiting moet uitbreiden of dat andere oplossingen (lees: mitigerende maatregelen) afdoende zijn, of het bedrijf een uitbreiding heeft

aangevraagd en op de wachtlijst van de netbeheerder is gekomen, het bedrijf geen alternatieve contractvorm van de netbeheerder aangeboden heeft gekregen.

Op basis van bovenstaande inventarisatie kan ik veel gevallen al vastgesteld worden of er sprake is van een knelpunt vanwege netcongestie. Als dat nog niet mogelijk is, dan zal een dieper advies van een logistiek makelaar/adviesbureau over mogelijke alternatieven nodig zijn.

Het adviesrapport moet de volgende onderwerpen inclusief bewijsstukken bevatten:

- Gebruik benodigde voertuigen om in nul-emissiezone goederen te leveren met onderbouwing uit ritregistratie/ info vanuit ondernemer.
- Rapport (intern/extern) met aantoonbaar het gecontracteerd vermogen, het gebruikte vermogen per dag/nacht en laadbehoefte in vermogens, verdeeld over de dag, van het hele wagenpark.
- Een inschatting van netbeheerder van de opleverdatum voor uitbreiding netcapaciteit (een aanbieding van netbeheerder van een tijdsgebonden contract wordt niet gedaan).
- Rapport met een afgewogen kostenbaten-analyse van (tijdelijke) mitigerende maatregelen zoals een batterij, laadinfra van een bedrijf in de buurt, bundelen goederen met andere bedrijven of via hub.
- Overzicht van publieke snelladers in de omgeving en onderbouwing waarom ze wel/geen oplossing bieden.

Als uit het adviesrapport blijkt dat er evenmin een alternatief beschikbaar is, dan kan per voertuig een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule vanwege het knelpunt netcongestie.

#### **Artikel 14 - Ontheffing ambulante handel Maastricht**

Naar aanleiding van de aangenomen motie (december 2023) heeft het college besloten de ambulante handel een algehele ontheffing te verlenen voor de nul-emissiezone in Maastricht tot 2030. Voorwaarde voor het verkrijgen van deze ontheffing is dat de ondernemer een standplaatsvergunning of een ventvergunning heeft in de gemeente Maastricht of een verklaring kan overleggen van de marktmeester of Vergunningverlener Openbare Ruimte dat de ondernemer aan de vereisten voldoet om (al dan niet tijdelijk) een standplaats te mogen innemen.

#### **Artikel 15 – Algemene overige bepalingen**

Het college stelt een digitaal formulier via de gemeentelijke website ter beschikking voor het doen van een aanvraag. Dit digitale formulier is via een link op de gemeentelijke website te benaderen. Er zijn leges verschuldigd voor het in behandeling nemen van de aanvraag. Het college kan voorschriften of beperkingen verbinden aan een verleende ontheffing in het belang van de handhaving, de openbare veiligheid, de verkeersveiligheid of het milieu. Bijvoorbeeld het voorschrift dat de voertuigbestuurder die zich bevindt in de nul-emissiezone op verzoek van de handhaver de ontheffing of een papieren- of digitale kopie daarvan laat zien.

#### **Artikel 16 – Weigerings- en intrekingsgronden ontheffing**

De publicatiedatum van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid zal verschillen per gemeente. De langdurige ontheffingen, met uitzondering van de ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden en de afwijkingmogelijkheid, hebben een geldigheid in de zones van gemeenten die de beoordeling van ontheffingsaanvragen hebben gemandateerd aan een Centraal Loket. In dit artikel wordt bepaald in welke omstandigheden een aanvraag voor langdurige ontheffing kan worden geweigerd. Hierbij is een compromis gesloten tussen gemeenten die vroeg het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid vaststellen, soms al begin 2024, en gemeenten die dat later doen, soms pas in de loop van 2025 of 2026.

Aanvragen voor een langdurige ontheffing voor niet-emissieloze voertuigen met een Datum Eerste Toelating na 31 december 2024, worden geweigerd. Dit betekent voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid in 2024 wordt vastgesteld, dat er nog niet-emissieloze voertuigen met ontheffing

binnen de zone kunnen rijden met een Datum Eerste Toelating in het restant van 2024. Voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid vanaf 1 januari 2025 wordt vastgesteld kan bij het publiceren ervan de indruk ontstaan dat de mogelijkheid om ontheffingen aan te vragen met terugwerkende kracht wordt beperkt. Dit zal extra aandacht in de communicatie over de invoering van de zone krijgen.

Als een ondernemer, eigenaar zich in een nul-emissiezone vestigt na 31 december 2024, kan een aanvraag voor elk van de soorten langdurige ontheffing worden geweigerd omdat deze ondernemer op de hoogte had kunnen zijn van het beleid van de gemeente waarin de zone is gelegen.

Een langdurige ontheffing die een ondernemer aanvraagt voor een niet-emissieloos voertuig dat hij wil inzetten voor werk in de nul-emissiezone dat hij na 31 december 2024 heeft aangenomen, kan worden geweigerd omdat de ondernemer op de hoogte had kunnen zijn van het beleid van de gemeente. Dit betekent voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid in 2024 wordt vastgesteld, dat er nog niet-emissiezone voertuigen met ontheffing binnen de zone kunnen rijden voor werk dat de eigenaar in het restant van 2024 heeft aangenomen.

Het college kan een verleende ontheffing voor toegang tot de nul-emissiezone intrekken als aanvrager aantoonbaar onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt, als beleid of wet- en regelgeving wijzigt, als de ontheffinghouder erom vraagt, als er niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder de ontheffing is verleend, of als de datum tenaamstelling wijzigt van een voertuig waarvoor ontheffing wegens late levertijd is verleend. Als het voertuig wordt verkocht, vervreemd of als het kenteken naar een andere kentekenhouder overgaat vervalt de ontheffing.

Kentekenhouders dienen het van de hand doen van hun voertuig te melden. Het Centraal Loket zal regelmatig de tenaamstelling van deze categorie voertuigen controleren.

#### **Artikel 17– Intrekking beleidsregels milieuzone en overgangsrecht**

In gemeenten waar de nul-emissiezone het gebied van de milieuzone geheel overlapt, wordt het ontheffingenbeleid van de oude milieuzone, voor zover het gaat om bedrijfs- en vrachtauto's, ingetrokken en vervangen door het ontheffingenbeleid nul-emissiezone. In gemeenten waar de milieuzone en de nul-emissiezone verschillende gebieden zijn, blijven het ontheffingenbeleid milieuzone, voor zover het gaat om bedrijfs- en vrachtauto's, en het ontheffingenbeleid nul-emissiezone naast elkaar bestaan.

#### **Overgangsrecht**

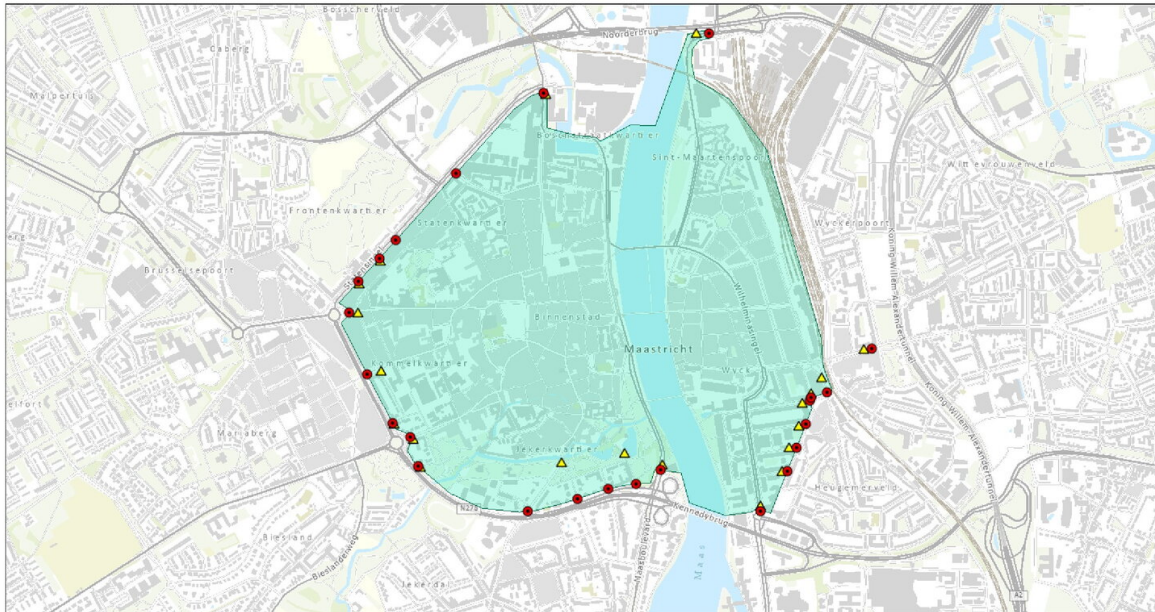
In een deel van de gemeenten waar nul-emissiezones komen, vervangt de nul-emissiezone de reeds bestaande milieuzones. Als voor een voertuig een ontheffing is verleend op grond van de ontheffingsregels voor die milieuzone, geldt deze ontheffing ook voor de nul-emissiezone in die gemeente, zolang de ontheffing geldig is.



## Bijlage

Contour nul-emissiezone in de gemeente Maastricht.

### Zero-emissiezone stadslogistiek Maastricht



Technische overzichtskarten van bebording bekijken? Zie Ontwerp-Verkeersbesluit zero-emissiezone.

- Locaties ontsluiting Zero emissiezone
- ▲ Camera
- Zero emissiezone Maastricht