



Gemeente Maastricht

Beantwoording Zienswijzen ZES

Nota van beantwoording

Maastricht, 8 april 2024

Inhoudsopgave

1	SAMENVATTING	4
2	ZIENSWIJZE WAARIN DE UITSTOOTVRIJE ZONE WORDT GESTEUND	8
3	ZIENSWIJZE OVER DE ONDERBOUWING VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE	9
3.1	Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO2-uitstoot	9
3.2	Algemene beginselen van behoorlijk bestuur	9
3.3	Effectiviteit	11
4	ZIENSWIJZEN OVER DE OMVANG VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE	14
4.1	Uitstootvrije zone moet kleiner	14
5	ZIENSWIJZE OVER (ALTERNATIEVE) TOELATINGSEISEN	15
5.1	Toelatingseisen	15
5.2	Alternatieve toelatingseisen	16
6	SPECIFIEKE GEVOLGEN VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE	18
6.1	Gevolgen voor ondernemers/ondernemingen	18
6.2	Gevolgen voor eigenaren die bestelbus particulier gebruiken	19
6.3	Gevolgen voor de stad en haar inwoners	19
7	ZIENSWIJZEN OVER ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN	21
7.1	Andere vervuilers aanpakken	21
7.2	Hubs	21
8	ZIENSWIJZEN OVER MOMENT VAN INVOERING	22
8.1	Maatregelen komen te snel	22
9	ZIENSWIJZEN OVER COMMUNICATIE, PARTICIPATIE EN INSPRAAK	24
9.1	Communicatie, participatie en inspraak	24
10	ZIENSWIJZEN OVER EEN RELATIE TOT ANDERE MAATREGELEN	26
10.1	Parkeren	26
11	ZIENSWIJZEN OVER ELEKTRISCH RIJDEN	27
11.1	Aanbod	27
11.2	Rijbewijs/tachograaf/wegenbelasting	28
11.3	Technische stand van zaken	29
12	ZIENSWIJZEN OVER LADEN	30
12.1	Aanleg laadinfrastructuur / netcongestie	30
12.2	Laadplekken	31
13	ZIENSWIJZEN OVER FLANKEREND BELEID	32
13.1	Subsidies	32

14	ZIENSWIJZEN OVER HANDHAVING, MONITORING EN GEBRUIKTE BEBORDING & ANDERE TEKENS	33
14.1	Handhaving	33
14.2	Monitoring	33
14.3	Bebording en andere tekens	34

1 SAMENVATTING

Het aantal logistieke bewegingen in Maastricht groeit gestaag. Deze groeiende aantallen bestel- en vrachtauto's en hun toegenomen gereden kilometers hebben negatieve invloed op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en zijn een belangrijke veroorzaker van vervuilde lucht en CO₂-uitstoot.

Op 30 maart 2021 heeft de gemeenteraad een positief besluit genomen over de invoering van Zero Emissie Stadslogistiek in Maastricht waarbij het 'Implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek' (ZES) en de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, 'Op weg naar Zero Emissie' zijn vastgesteld. Dit moet leiden tot een succesvolle invoering van Zero Emissie Stadslogistiek en een nul-emissiezone op 1 januari 2025. Hiermee wordt invulling gegeven aan het landelijke Klimaatakkoord, de in 2014 getekende Green Deal ZES, het coalitie- akkoord en de gemeentelijke klimaatambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. De gemeenteraad is op 30 maart 2021 akkoord gegaan met het volgende:

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 09-02-2021, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2021-04045;

BESLUIT:

1. De raad gaat akkoord met de in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, 'Op weg naar Zero Emissie' van 27 november 2020 omschreven ambitie;
2. De raad gaat akkoord met het per 1 januari 2025 invoeren van een zero-emissie stadslogistiek voor het bestel- en vrachtverkeer ten behoeve van het centrumgebied en Wyck, exclusief de singels aan de westkant;
3. De raad geeft het college opdracht tot het uitvoeren van het Implementatieplan dat moet leiden tot een zero-emissie stadslogistiek op 1 januari 2025;
4. De raad gaat akkoord met het voteren van een deel van de MJIP middelen 'Milieuzone' van € 560.250,- ten behoeve van een digitaal ontheffingsloket en communicatie, bebording, camerasysteem en personele kosten;
5. De raad gaat akkoord met het opnemen van de benodigde exploitatiekosten in de kaderbrief 2024 voor het jaar 2025 en verder.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit

De nul-emissiezone in het kort

De nul-emissiezone geldt voor bestelauto's en vrachtauto's en is begrensd door het centrumgebied, exclusief de singels aan de westzijde. De kern van het verkeersbesluit is dat door het instellen van een nul-emissiezone een reductie van de CO₂-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd en dat daarmee de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer voorkomen of beperkt worden, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wegenverkeerswet.

Milieu- en maatschappelijke effecten

Dagelijks rijden er 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 toekomst alleen maar toenemen. De groei van het aantal bewegingen leidt zonder ingrijpen tot een afname van de bereikbaarheid en een toename van de uitstoot van schadelijke stoffen (zoals CO₂, fijnstof, NO_x e.d.) in de atmosfeer. Dit leidt tot gezondheidsschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad. Om dit te verbeteren dienen nu stappen gezet te worden.

Onderzoek van Buck Consultants Internationaal van 27 september 2017 heeft uitgewezen dat een actief beleid rond stadslogistiek en verdere bundeling van aan- en afvoerbewegingen naar de binnenstad een gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft. De gemeente Maastricht heeft al sinds de ondertekening van de 'Green Deal Zero Emissie' in 2014 de ambitie om door middel van Zero Emissie Stadslogistiek, kortweg ZES, samen met ondernemers, inwoners, logistieke en bouw gerelateerde bedrijven en andere belanghebbenden te blijven werken aan een gezond en aantrekkelijk stadscentrum en aan de economische vitaliteit van de stad. Een meer efficiënte, schone en duurzame invulling van het bestel- en vrachtautoverkeer dat in het stadscentrum moet zijn, zorgt voor een betere luchtkwaliteit, minder geluid en een betere bereikbaarheid. ZES levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, leefbare en economisch vitale stad. ZES biedt de stad Maastricht perspectief.

Uit de rapportage van Buck Consultants International (BCI), 'Effectstudie ZES 2025 Maastricht', januari 2021 (bijlage 4 van het [Implementatieplan ZES Maastricht](#)) blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de nul-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten door de gemeente Maastricht en het bedrijfsleven, als gevolg van de nul-emissiezone zijn 25 miljoen euro. Dit is het totale verwachte effect binnen nul-emissiezone plus de uitstralingseffecten buiten de nul-emissiezone en de gemeente Maastricht.

Berekeningen van de RHDHV uit september 2020 (bijlage 8 van het [Implementatieplan ZES Maastricht](#)) laten zien dat door het instellen van de nul-emissiezone waardoor fossiele bestel- en vrachtauto's worden geweerd, een flinke reductie van de uitstoot door het wegverkeer wordt bereikt, zowel binnen de zone als buiten de zone. De effecten binnen de zone zijn het sterkst; hier wordt een reductie van uitstoot van NO_x door wegverkeer gerealiseerd van ongeveer 50% en een reductie van uitstoot van roet door wegverkeer van ongeveer 40%.

Omdat het aandeel bestel- en vrachtverkeer in het totale wegverkeer ca 15% bedraagt, is het instellen van de nul-emissiezone een proportionele maatregel. De maatschappelijke baten wegen ruim op tegen de maatschappelijke kosten.

Communicatie, overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen

Sinds 2020 zijn partijen die te maken gaan krijgen met de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's, zoals voertuigeigenaren, via verschillende kanalen geïnformeerd, zowel via het Rijk als via de gemeente Maastricht en Zuid-Limburg Bereikbaar.

Tegemoetkomingen ondernemers

Het moet voor ondernemers haalbaar en betaalbaar zijn om aan de regels van de nul-emissiezone te kunnen voldoen. De Rijksoverheid, gemeenten en brancheorganisaties hebben daarom gezamenlijk op basis van afschrijvingstermijnen en logische investeringsmomenten de overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen bepaald.

Ondernemers hebben de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van de logistiek makelaars van [Zuid-Limburg Bereikbaar](#). Zij zijn in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Vanuit de Rijksoverheid zijn de subsidies [SEBA](#) en [AanZET](#) beschikbaar om ondernemers financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. Tevens heeft het Rijk een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek.

Er komen verschillende tegemoetkomingen voor ondernemers zodat zij de overstap kunnen maken naar uitstootvrije voertuigen. Deze tegemoetkomingen zijn met name:

- Wettelijk vastgestelde overgangsregelingen en vrijstellingen.
- Ontheffingen.
- Landelijke subsidies.

Ondersteuning bij implementatie ZES (voertuigen, laadinfra)

Met deze regelingen worden er voldoende mogelijkheden geboden voor bedrijven om de overstap te maken naar uitstootvrije bestel- en vrachtauto's.

Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode

Op 19 september 2023 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit genomen, dat ten grondslag ligt aan het instellen van de nul-emissiezone op 1 januari 2025. Het besluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 21 september 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nr. 403087. Van 21 september 2023 tot en met 2 november 2023 kon eenieder via het indienen van een zienswijze hun mening geven over het besluit van de gemeente om vanaf 1 januari 2025 een nul-emissiezone in te voeren.

Ingediende zienswijzen

Er zijn 71 zienswijzen ingediend. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenoemde maatregel. Op deze manier kan het college de specifieke belangen zorgvuldig overwegen en in de besluitvorming betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en draagkrachtig gemotiveerd besluit te komen.

De ingediende zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Een deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. De meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregel.

Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend. Derhalve zijn alle 71 ingediende zienswijzen ontvankelijk.

Samenvatting zienswijzen

De zienswijzen gaan over de begrenzing van de contour, de haalbaarheid van de nul-emissiezone als het gaat om financiële gevolgen, de beschikbaarheid van voertuigen en laadinfra. Daarnaast gaan de zienswijzen ook over de wettelijke bepalingen, de landelijke vrijstellingen, de beschikbaarheid van subsidies en het voorgenoemde ontheffingenbeleid. Ook zijn er zienswijzen ingediend die toezien op de onderbouwing, proportionaliteit en belangenafweging van de maatregel, slimme logistiek en overige vervuilers. Tenslotte zijn er zienswijzen die gaan over de voorbeeldrol van de gemeente en de monitoring van de maatregel.

Reactie en conclusie van het college

Bovenstaande opsomming op hoofdlijnen bevat de onderwerpen die door de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen.

De ingediende zienswijzen hebben het college niet doen besluiten om het verkeersbesluit inhoudelijk te wijzigen ten opzichte van het Ontwerp-verkeersbesluit. Wel zijn de teksten in het besluit hier en daar verduidelijkt en aangescherpt. De ingediende zienswijzen hebben wel geleid tot aanpassingen van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Dit ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit ZES door het college vastgesteld.

Definitief verkeersbesluit

Het college is ervan overtuigd dat met het instellen van een nul-emissiezone een verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd. Deze belangen laat het college zwaarder wegen dan de mogelijke nadelige algemene economische gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden. Daarnaast maken de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Het college neemt dan ook het definitieve besluit om de nul-emissiezone per 1 januari 2025 in te voeren.

Zorgvuldige invoering en monitoring

Het college begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie wennen is en zeker in het begin voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zal het college veel zorg besteden aan een soepele overgang.

In de tweede helft van 2024 zullen eigenaren van bestel- en vrachtoertuigen in Maastricht intensief geïnformeerd worden de nul-emissiezone. Daarnaast zullen in de eerste 4 maanden na invoering alleen waarschuwingen gestuurd worden, opdat de eigenaren van bestel- en vrachtauto's kunnen wennen aan de nieuwe toegangseisen.

Ook zal er duidelijke bebording geplaatst worden. Indien het controversieel verklaarde wetsvoorstel over het wijzigen van de verkeersborden voor de nul-emissiezone in het RVV wordt vastgelegd, zal de gemeente deze borden vervangen. In dat geval zal het college dan een wijzigingsbesluit nemen. Deze wijziging is louter een technische wijziging waar geen rechtsgevolgen uit voortvloeien.

Op de verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen die met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's op of aan de weg zijn verzameld, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren.

Ten slotte zal na de invoering van de maatregel monitoring- en evaluatieonderzoek plaatsvinden. Hierbij zal onder meer gekeken worden naar het aandeel zero-emissievoertuigen dat de zone inrijdt en naar de reductie van de uitstoot van CO₂- en luchtverontreinigende stoffen. De effecten op luchtkwaliteit zijn moeilijker te onderzoeken omdat verkeer één van de vele bronnen is die de luchtkwaliteit beïnvloedt en waarbij de meteorologische omstandigheden ook een grote rol spelen. Pas na enkele jaren is een mogelijk effect te constateren. In het kader van het Stappenplan ZES wordt elk jaar de voortgang van acties van convenantpartijen gerapporteerd. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan voortgang, ervaringen en resultaten van de zone.

2 ZIENSWIJZE WAARIN DE UITSTOOTVRIJE ZONE WORDT GESTEUND

Een aantal indieners steunt de invoering van de nul-emissiezone en vraagt het college om terughoudend te zijn met het maken van uitzonderingen en het verlenen van ontheffingen, omdat deze de effectiviteit van de zone en daarmee de gezondheids- en klimaatwinst aantasten.

Het college dankt de indieners voor hun positieve zienswijzen en is van mening dat de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek in Maastricht een zinvolle bijdrage levert aan het beperken van de CO₂-uitstoot van vracht- en bestelverkeer en aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in Maastricht. Dit pleit ervoor om in beginsel zo min mogelijk uitzonderingen te maken of ontheffingen te verlenen. Anderzijds hecht het college sterk aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van de gevraagde aanpassingen die van ondernemers gevraagd worden als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone. Met het vaststellen van het “Ontheffingenbeleid ZES Maastricht” is het college van mening dat een goede balans is gevonden tussen het invoeren van een effectieve nul-emissiezone en het bieden van voldoende mogelijkheden aan ondernemers om binnen een acceptabele termijn de overstap te maken naar zero emissie stadslogistiek.

3 ZIENSWIJZE OVER DE ONDERBOUWING VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE

3.1 Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO2-uitstoot

Een aantal indieners stelt dat de verbetering van luchtkwaliteit en verlaging van de CO2-uitstoot als gevolg van zero emissie vervoer zeer beperkt is, mede vanwege het feit dat de elektriciteit benodigd voor het opladen van de voertuigen voor een groot gedeelte nog fossiel wordt opgewerkt.

Voor een onderbouwing van de effecten van de nul-emissiezone in Maastricht op de luchtkwaliteit en de vermindering van de CO2-uitstoot verwijst het college naar het [Implementatieplan ZES Maastricht](#) dat als bijlage is bijgevoegd bij het [Raadsbesluit invoering nul-emissiezone Maastricht](#). Als bijlage 4 bij dit implementatieplan is de effectstudie bijgevoegd waarin wordt ingegaan op de vermindering van de CO2-uitstoot als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone in Maastricht. Als bijlage 8 bij dit implementatieplan is een onderzoek bijgevoegd waarin wordt ingegaan op de effecten op de luchtkwaliteit. Uit onderzoek van TNO ([TNO-2015-R10386](#)) blijkt dat bij de opwek van de elektriciteit die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen minder CO2 vrijkomt per voertuigkilometer, dan bij voertuigen met een verbrandingsmotor bij de huidige elektriciteitsmix (verhouding tussen grijs en groen opgewekte elektriciteit). De elektriciteitsmix in Nederland wordt de komende jaren naar verwachting steeds groener door toename van duurzaam opgewekte elektriciteit met zon en wind, waardoor dit positieve verschil steeds groter wordt.

3.2 Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

3.2.1 Gevolgen nul-emissiezone voor bedrijven en de gemeenschap

Een aantal indieners stelt dat het voor hen disproportioneel is om de vereiste grote investeringen te doen voor het zeer beperkte aantal kilometers dat jaarlijks binnen de zone gereden wordt.

Het college realiseert zich dat er investeringen gevraagd worden van het bedrijfsleven en begrijpt dat ondernemers zich zorgen maken over de financiële gevolgen die de invoering van de nul-emissiezone voor hun ondernemingen en ook voor hen persoonlijk kan hebben.

Het college acht de invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's echter noodzakelijk vanwege zwaarwegende klimaat, milieu- en gezondheidsbelangen. De invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's is één van de maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO2 verminderd. Het college verwijst voor een verdere toelichting op de onderbouwing van de nul-emissiezone naar hoofdstuk 3.1?.

Om de invoering van de nul-emissiezone voor alle ondernemers zo haalbaar en betaalbaar mogelijk te laten zijn, hebben het Rijk en de gemeente verschillen maatregelen getroffen.

Bij het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's dient de gemeente zich te houden aan het landelijk voorgeschreven overgangsregime. Dit overgangsregime is opgenomen in het RVV en houdt het volgende in:

- Alle nieuwe bestelauto's in nul-emissiezone moeten ZE-aandrijving hebben
- Bestelauto's emissieklasse 4 of lager hebben geen toegang tot de nul-emissiezone
- Emissieklasse 5 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Emissieklasse 6 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2028;
- Alle nieuwe vrachtauto's in nul-emissiezone moeten ZE-aandrijving hebben
- Emissieklasse 6 opleggetrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben toegang tot 1 januari 2030;

- Overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben toegang tot 1 januari 2030.

Deze overgangsregeling is tot stand gekomen in overleg met de meest relevante brancheorganisaties en expert. De overgangsregeling is gebaseerd op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten. Aanvullend is recent landelijk besloten ook alle overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 t/m 31 december 2019 ontheffing te verlenen voor de nul-emissiezone tot 2028. Zie ook hoofdstuk 5.1 voor een nadere onderbouwing van dit besluit.

Daarnaast gelden er op grond van landelijke regelgeving een aantal vrijstellingen voor bijzondere voertuigen tot 1-1-2030.

Bestelauto's zijn vrijgesteld voor de nul-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) en wanneer het rolstoeltoegankelijke voertuigen betreft met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.

Vrachtauto's (> 3500kg) zijn vrijgesteld voor de nul-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) of wanneer het vrachtauto's betreft met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of een aanduiding speciale doeleinden SB of SF, tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating.

Voor kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt op aanvraag een ontheffing verleend tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating.

In de toelichting op het Tijdelijk besluit nul-emissiezones wordt verder aangegeven dat de lijst met bijzondere voertuigen bij een volgende wijziging van het RVV 1990 of in het ontheffingenbeleid wordt uitgebreid, als blijkt dat aanvullende vrijstellingen of ontheffingen voor specifieke voertuigen nodig zijn.

Ter ondersteuning van de aanschaf van een voertuig zijn verder landelijke subsidies beschikbaar. Voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bestelauto is voor ondernemers de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's ([SEBA](#)) beschikbaar. Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks ([AanZET](#)). Het Rijk bereidt ook een [subsidieregeling](#) voor, voor advies en realisatie van private laadinfra voor elektrische voertuigen. In deze landelijke subsidieregelingen is ook oog voor kleine ondernemers, door aan hen een hoger subsidiebedrag uit te keren. Ondernemers kunnen in combinatie met deze subsidies ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren bij de aanschaf van een schone bestelauto en de aanschaf zo aantrekkelijker maken, zoals milieu-investeringsaftrek (MIA en VAMIL). Meer informatie over beide regelingen is te vinden op www.rvo.nl.

Ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, kunnen een ontheffing aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet emissieloos beschikbaar of nog niet/niet tijdig leverbaar zijn. Ondernemers die maar zelden in de nul-emissiezone hoeven te zijn, worden geholpen met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente, per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor ondernemers zoveel mogelijk worden weggenomen. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om een ontheffing op basis van de afwijkingsbevoegdheid van het college aan te vragen als er sprake is van een uitzonderlijke schrijnende situatie die vooraf niet voorzien is en waarbij er geen alternatieven zijn.

Ondernemers die niet willen of kunnen investeren in een ZE-voertuig kunnen verkennen of een ander logistiek concept bij hen past. Hierbij kan gedacht worden aan een aanbieder die het transport emissievrij kan verzorgen, bijvoorbeeld via een hub. In hoofdstuk 7.2 gaat het college hier uitgebreider op in. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of er een geschikt alternatief is, en zo ja, welk alternatief dit is.

Het college adviseert indieners met een leasecontract dat op 1 januari 2025 nog niet is afgelopen contact op te nemen met hun leasemaatschappij. Leasemaatschappijen zijn op de hoogte van de nul-emissiezones die in heel Nederland worden ingevoerd.

Ten aanzien van ondernemers die in de zienswijze hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, wijst het college op de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van de logistiek makelaars van [Zuid-Limburg Bereikbaar](#). Zij zijn in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Ook kunnen garages, dealers of leasemaatschappijen helpen met advies. Tenslotte is er veel informatie beschikbaar voor de overstap naar een elektrische bestel- of vrachtauto op de website www.opwegnaarzes.nl. Speciaal om de kleine MKB-er en zzp'er te helpen en te inspireren is de website www.doehetzero.nl ingericht. Aanvragen voor een ontheffing kunnen vanaf medio 2024 worden ingediend via een Centraal Loket en zullen zorgvuldig worden beoordeeld.

3.2.2 Motivering

Een aantal indieners stelt de onderbouwing te missen voor de schadelijke gevolgen voor de gezondheid waarmee de invoering van de nul-emissiezone voor stadslogistiek gemotiveerd wordt.

Voor een onderbouwing van de effecten van de nul-emissiezone in Maastricht op de luchtkwaliteit en de vermindering van de CO₂-uitstoot verwijst het college naar het [Implementatieplan ZES Maastricht](#) dat als bijlage is bijgevoegd bij het [Raadsbesluit van 30 maart 2021 invoering nul-emissiezone Maastricht](#). Als bijlage 8 bij dit implementatieplan is een onderzoek van RHDHV bijgevoegd waarin wordt ingegaan op de effecten op de luchtkwaliteit. Als bijlage 4 bij dit implementatieplan is de effectstudie van BCI bijgevoegd waarin wordt ingegaan op de klimaat en milieueffecten als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone in Maastricht. BCI heeft de emissiereductie gemonetariseerd met milieuprijzen die tot stand komen door het waarderen van gezondheidsschade.

Een aantal indieners stelt dat er geen sprake is van door de mens veroorzaakte klimaatverandering en dat maatregelen om deze te beperken, zoals het invoeren van een nul-emissiezone daarom niet gerechtvaardigd kunnen worden.

Het college wijst erop dat er algemene wetenschappelijke consensus bestaat over het feit dat menselijk handelen (met name het verbranden van fossiele brandstoffen) wel degelijk een significant effect heeft op klimaatverandering. Het aanpassen van dit menselijk handelen levert een bijdrage aan het beperken van klimaatverandering en de ontwrichtende gevolgen die dit heeft voor de bewoners van onze planeet. Daarnaast levert het terugdringen van verbranding van fossiele brandstoffen een directe bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Maastricht en daarmee aan het verbeteren van de gezondheid van inwoners en bezoekers.

3.3 Effectiviteit

3.3.1 Uitstoot/vieze lucht komt van buiten Maastricht

Een aantal indieners stelt dat de uitstoot en luchtvervuiling waar Maastricht mee te maken heeft grotendeels afkomstig is van buiten Maastricht (België/Duitsland) en veroorzaakt wordt door andere bronnen dan bestel- en vrachtverkeer (bijvoorbeeld scheepvaart)

In het Klimaatakkoord van 2019 zijn afspraken gemaakt op het gebied van [Mobiliteit](#).

Het college heeft weinig tot geen bevoegdheid om invloed uit te oefenen op de uitstoot van luchtvaart, scheepvaart en andere bronnen buiten de stad. Wel wordt er samengewerkt met het Rijk en andere partners om ook deze uitstoot aan te pakken.

Rijkswaterstaat is eigenaar en bevoegd gezag op de bevaarbare waterwegen die Maastricht doorkruisen (Maas en kanalen). Voor de binnenvaart zijn in het klimaatakkoord ook afspraken gemaakt: zie bijvoorbeeld

<https://rwsduurzamemobiliteit.nl/beleid/routeradar/duurzame-energiedragers-mobiliteit-dem/routeradar-dem-2021/binnenvaart/>

Het college onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor het vergroten van het aantal walstroomaansluitingen in Maastricht. Ter ondersteuning maken we hierbij graag gebruik van de 4^e tranche van de subsidieregeling 'Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord ([SpUk SLA](#))' die sinds 1 maart 2024 geopend is. Walstroom levert een positieve bijdrage aan het verminderen van CO₂-uitstoot en luchtvervuiling doordat schepen gebruik kunnen maken van een elektriciteitsaansluiting voor hun energievraag als ze aangemeerd liggen. Hiervoor hoeft dan geen dieselgenerator meer gebruikt te worden.

3.3.2 Relatie tot de rest van de wereld

Een aantal indieners stelt dat de bijdrage van bestel- en vrachtvoertuigen in en rondom de stad slechts een minimale bijdrage levert aan het beperken van de wereldwijde uitstoot van CO₂. Verschillende grote landen in de wereld hebben de verschillende klimaatakkoorden niet ondertekend en in China worden bijvoorbeeld nog wekelijks nieuwe kolencentrales geopend.

Het college heeft geen invloed op activiteiten in de rest van de wereld. In het klimaatakkoord van 2019 zijn landelijke afspraken gemaakt op het gebied van mobiliteit waar het college met de invoering van ZES uitvoering aan geeft. Zie ook paragraaf 3.3.1.

3.3.3 Uitstoot is al minimaal

Een aantal indieners stelt dat de huidige dieselmotoren al zo schoon zijn dat er weinig tot geen winst te behalen is door ze te vervangen door elektrisch voertuigen

Het Nederlandse wagenpark (vracht en bestel) is gemiddeld 9 jaar oud. Dat betekent dat zonder nul-emissiezone ook zeer vervuilende voertuigen met emissieklasse 0 tot en met 4 toegang tot de zone hebben. Juist door het landelijke overgangsregime mogen de iets minder vervuilende voertuigen (emissieklasse 5 en 6) nog een tijdje de zone in. Schoon is niet hetzelfde als klimaatvriendelijk. Ook schonere brandstofmotoren stoten alsnog CO₂ uit. Met deze maatregel beoogt het college een bijdrage te leveren aan het dempen van de reeds ingang gezette klimaatverandering.

3.3.4 Gemeente geeft zelf niet het goede voorbeeld

Een aantal indieners vraagt zich af of de overheid met haar wagenpark ook volledig gaat voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone

De voertuigen van de gemeente die de nul-emissiezone inrijden moeten vanaf het moment van invoering ook voldoen aan de regelgeving van ZES in Maastricht. Daarnaast moeten (semi-)publieke partijen als aanbestedende dienst voldoen aan de [Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen](#).

Een aantal indieners wijst op het feit dat de gemeente in het verleden mogelijkheden heeft laten liggen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren, bijvoorbeeld bij de bouw van de Willem-Alexandertunnel.

Naast het verduurzamen van de mobiliteit in Maastricht zijn er meerdere maatregelen denkbaar om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Bij elke maatregel maakt het college een weloverwogen integrale afweging om deze wel of niet toe te passen. Dat is in het verleden gebeurd, dat zal in de toekomst gebeuren en dat is ook gebeurd bij het uitwerken van de maatregelen in het kader van de invoering van de nul-emissiezone.

3.3.5 Het probleem wordt slechts verplaatst

Een aantal indieners stelt dat door de vervanging van fossiele voertuigen door elektrische voertuigen het probleem verplaatst wordt naar het buitenland waar de fossiele voertuigen gewoon doorrijden

Het college heeft geen invloed op de bestemming van de voertuigen die vervangen worden door schonere varianten. Het college acht het echter aannemelijk dat door de versnelde verschoning van het Nederlandse wagenpark als gevolg van ZES ook de 2^e hands markt en de exportmarkt versneld verschoont.

3.3.6 Negatieve gevolgen voor het klimaat en het milieu

Een aantal indieners stelt dat de productie van elektrische voertuigen belastender is voor milieu/klimaat dan fossiele voertuigen.

Uit onderzoek van TNO ([2015 R10386](#)) blijkt dat de CO₂ uitstoot voor fabricage, onderhoud en recycling van een elektrisch voertuig inderdaad hoger is dan van een conventionele auto (64 gram CO₂ per km vs 46 gram CO₂ per km). De CO₂-uitstoot gedurende de gehele levensduur van het voertuig (inclusief fabricage, onderhoud en recycling) is echter een stuk lager. Een benzineauto stoot gedurende zijn gehele levensduur gemiddeld 246 gram CO₂ per km uit en een elektrisch voertuig op groene stroom 73 gram CO₂ per km en hetzelfde voertuig op grijze stroom 169 gram CO₂ per km. Zie ook [Hoe duurzaam is een elektrische auto? | Maak de Beweging](#)

Een aantal indieners stelt dat het niet duurzaam is om voertuigen die nog prima een aantal jaren meekunnen te vervangen door nieuwe elektrische exemplaren.

Het college erkent dat het zo lang mogelijk gebruiken van voertuigen (en andere goederen) vaak de meest duurzame optie is in verband met de belasting van milieu en klimaat die veroorzaakt wordt door de productie van nieuwe voertuigen. Wanneer het nieuwe voertuig echter in de gebruiksfase beduidend minder belastend is voor milieu en klimaat kan het per saldo voordelig zijn om toch vervroegd tot vervanging over te gaan. De extra milieu- en klimaatbelasting die tijdens de productiefase wordt veroorzaakt wordt tijdens de gebruiksfase al snel tenietgedaan, waardoor over de gehele gebruiksduur beschouwd het saldo positief is. Bovendien leidt vervanging van een fossiel aangedreven voertuig door een elektrisch aangedreven voertuig direct tot een verbetering van de luchtkwaliteit en de positieve gezondheidseffecten die daarmee samenhangen in tegenstelling tot wanneer gewacht wordt op autonome verschoning/vervanging van het wagenpark.

Een aantal indieners stelt dat fijnstof uitstoot van voertuigen niet alleen door de uitlaat wordt uitgestoten, maar dat er ook fijnstof vrijkomt door slijtage van remmen en banden. Deze uitstoot zou bij elektrische voertuigen groter zijn.

Uit onderzoek van TNO ([TNO-2015-R10386](#)) en [ANWB](#) blijkt dat de fijnstofuitstoot van elektrische voertuigen per saldo lager is dan vergelijkbare voertuigen met een verbrandingsmotor. Het ontbreken van een verbrandingsmotor zorgt ervoor dat er lokaal geen fijnstofuitstoot uit de uitlaat plaatsvindt. Daarnaast worden er door het ontbreken van een verbrandingsmotor ook geen stikstofoxiden en andere vervuilende stoffen uitgestoten uit de uitlaat wat direct bijdraagt aan een schonere lucht in Maastricht. Bij de opwek van de elektriciteit die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen komt minder fijnstof vrij per voertuigkilometer, dan bij voertuigen met een verbrandingsmotor. Elektrische voertuigen remmen voor een groot gedeelte regeneratief (afremmen op de elektromotor). Dit zorgt er niet alleen voor dat de remmen minder belast worden (en dus minder slijten en minder fijnstof uitstoten), maar tijdens het regeneratief remmen wordt de batterij bovendien opgeladen, waardoor een gedeelte van de energie die verbruikt wordt tijdens het optrekken en rijden teruggewonnen wordt. Hierdoor zijn elektrische voertuigen aanmerkelijk zuiniger/efficiënter in het stadsverkeer dan voertuigen met een verbrandingsmotor, waarbij alle remenergie verloren gaat als warmte.

Als gevolg van de zware batterij zijn elektrische voertuigen over het algemeen wel zwaarder dan vergelijkbare voertuigen met een verbrandingsmotor, waardoor remmen en banden relatief meer slijten en hierdoor meer fijnstof uitstoten. Dit nadeel wordt echter ruimschoots gecompenseerd door de voordelen van het ontbreken van de verbrandingsmotor en het regeneratief remmen.

4 ZIENSWIJZEN OVER DE OMVANG VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE

4.1 Uitstootvrije zone moet kleiner

Een van de indieners stelt dat de omvang van de zone te ruim is en beperkt zou moeten worden tot alleen het stadscentrum.

Het college merkt op dat bij het bepalen van de omvang van de zone een afweging is gemaakt op verschillende vlakken. De resulterende afbakening van de zone (Centrumgebied, exclusief de singels aan de westkant) is gekozen vanwege de goede geografische herkenbaarheid, goede verkeerskundige afbakening en vanwege het feit dat het bestel- en vrachtverkeer dat zich in dit gebied begeeft met name stadslogistiek bestemmingsverkeer betreft. Met deze afbakening blijven bedrijventerreinen bereikbaar voor nationale- en internationale distributie en er worden geen omrijdeffecten verwacht doordat de singels buiten het gebied vallen. Ook sluiten de te verwachten afgeleide effecten goed aan bij de ambities van Maastricht voor het stadscentrum, namelijk het gebied ontwikkelen tot een aantrekkelijk en levendig centrum voor winkelen, beleven en verblijven.

5 ZIENSWIJZE OVER (ALTERNATIEVE) TOELATINGSEISEN

5.1 Toelatingseisen

Een aantal indieners stelt dat ook plug-in hybride bestelbussen toegelaten zouden moeten worden tot de nul-emissiezone.

De belangrijkste reden waarom plug-in hybride bestelbussen niet toegelaten worden is dat het college in deze niet de bevoegdheid heeft om af te wijken van het landelijk vastgestelde RVV, waarin vastgelegd is dat alleen plug-in hybride vrachtwagens toegelaten zijn in de nul-emissiezones. Voor overige plug-in hybride voertuigen kan geen uitzondering worden gemaakt, omdat de handhaving hiervan praktisch onmogelijk is. Het is niet te controleren of deze voertuigen daadwerkelijk allemaal volledig elektrisch rijden binnen de zone. Voor vrachtauto's is dit wel mogelijk.

Daarnaast leveren plug-in hybride voertuigen slechts een beperkte bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering en luchtvervuiling, omdat zij over het algemeen slechts een klein gedeelte van de kilometers elektrisch (kunnen) rijden en het overige gedeelte op fossiele brandstoffen rijden. Tenslotte zijn er voor bestelauto's over het algemeen voldoende volledig uitstootvrije alternatieven beschikbaar.

Een aantal indieners vraagt om het gelijk trekken van de toelatingseisen voor opleggetrekkers en bakwagens, zodat bakwagens van bouwjaar 2017 t/m 2019 ook binnen de overgangsregeling vallen.

In de landelijke overgangsregeling wordt onderscheid gemaakt tussen bakwagens en opleggetrekkers. Opleggetrekkers (emissieklasse 6) vanaf bouwjaar 2017 mogen de zone in tot 2030, terwijl voor bakwagens (emissieklasse 6) geldt dat alleen voertuigen vanaf bouwjaar 2020 de zone mogen betreden tot 2030.

Recent is besloten om, aanvullend aan de overgangsregeling, bakwagens (emissieklasse 6) vanaf bouwjaar 2017 t/m 2019 ontheffing te verlenen voor de nul-emissiezones in Nederland tot 2028. Deze ontheffing is opgenomen in het verkeersbesluit voor de invoering van de nul-emissiezone in Maastricht.

Hieraan liggen de volgende afwegingen ten grondslag:

- De aannames op basis waarvan in het verleden het onderscheid tussen opleggetrekkers en bakwagens is gemaakt zijn met de kennis van nu onjuist gebleken:
 - Er werd aangenomen dat de afschrijvingstermijn voor opleggetrekkers langer zou zijn dan voor bakwagens, maar dat blijkt niet het geval.
 - Er werd aangenomen dat elektrische bakwagens beter verkrijgbaar zouden zijn per 2025 dan opleggetrekkers, maar hierin blijkt nauwelijks verschil te zijn.
- Als alleen de huidige overgangsregeling worden gehanteerd zou ruim 60% van het huidige wagenpark van bakwagens in Nederland de zones niet in mogen. Dit werd buitenproportioneel geacht. Voor bestelbussen en opleggetrekkers ligt dit percentage ruim de helft lager. Door bakwagens (emissieklasse 6, 2017 t/m 2019) te ontheffen worden deze percentages ongeveer gelijk getrokken.
- De verwachting is dat veel ondernemers die nu een bakwagen (emissieklasse 6, 2017 t/m 2019) gebruiken niet direct zullen overstappen naar een elektrische variant, maar op een bakwagen (emissieklasse 6, 2020-2025) waarmee tot 2030 toegang tot de zone verkregen wordt. De uitstoot van deze voertuigen is praktisch identiek. De negatieve gevolgen op de effectiviteit van de zone door het aanpassen van de leeftijdsgrens voor bakwagens is dus beperkt.
- Door bakwagens (emissieklasse 6, 2017 t/m 2019) te ontheffen wordt ondernemers meer tijd geboden om de huidige voertuigen af te schrijven en zich voor te bereiden op een investering in elektrische varianten en de bijbehorende laadinfrastructuur voordat vanaf 2030 alleen nog emissieloze voertuigen de nul-emissiezone mogen betreden.
- Ondernemers hebben aangegeven dat de markt voor tweedehands emissieklasse 6 bakwagens (2020 en jonger) beperkt is. Met de verruiming wordt de beschikbaarheid van tweedehandse voertuigen vergroot en kunnen zij tegen lagere kosten een bestaand emissieklasse voertuig (emissieklasse 5 of lager) vervangen voor een voertuig (emissieklasse 6, 2017 of jonger).

Het college denkt dat deze recent besloten verruiming tegemoet komt aan een belangrijke wens van de ondernemers en de proportionaliteit van de maatregel te vergroten, zonder dat dit een groot nadelig effect heeft op de effectiviteit van de zone.

5.2 Alternatieve toelatingseisen

5.2.1 Brandstof

Een aantal indieners stelt dat het gebruik van Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) als alternatieve brandstof een nagenoeg even grote reductie van CO₂-uitstoot oplevert als volledig elektrisch voertuigen tegen veel lagere investeringskosten. Voertuigen die HVO gebruiken als brandstof zouden dus ook toegelaten moeten worden.

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen. Het college moet bij invoering van een nul-emissiezone echter landelijke regelgeving toepassen, waarbij de emissieklasse van het voertuig bepalend is. Daarbij hoort ook een landelijk overgangsregime. Het toepassen van andere toelatingcriteria is dus niet toegestaan. Wel heeft het college de bevoegdheid om ontheffingen te verlenen. Voor een volledig overzicht van de ontheffingen verwijst het college naar het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'.

In een nul-emissiezone zijn alleen voertuigen toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten. Dit zijn elektrische of door waterstof (brandstofcel) aangedreven voertuigen zonder verbrandingsmotor. Het toepassen van andere toelatingseisen, zoals LPG, AdBlue, aardgas, HVO of Bio-LNG is dus niet toegestaan. Verder is handhaving van het gebruik van (sommige) alternatieve brandstoffen praktisch lastig vorm te geven, omdat de feitelijk gebruikte brandstof niet door de RDW wordt geregistreerd en ook niet uit andere gegevens kan worden afgeleid. Zo is praktisch niet te controleren of een voertuig op diesel, HVO of biobrandstoffen rijdt.

Ten aanzien van andere fossiele brandstoffen zoals LPG (autogas), CNG (aardgas), benzine, en veel biobrandstoffen merkt het college op dat deze fossiele brandstoffen nog steeds bijdragen aan de al in gang gezette klimaatverandering.

Ten aanzien van HVO merkt het college op dat toepassing daarvan weliswaar zorgt voor een forse CO₂-reductie, maar slechts voor een beperkte reductie van fijnstof en stikstofoxiden. Juist fijnstof en stikstofoxiden zorgen voor een slechte luchtkwaliteit en daarmee voor een slechtere gezondheid.

Sommige indieners gaven aan dat hun bedrijfswagen op LPG schoner is dan een moderne diesel. Hierover merkt het college het volgende op: over het algemeen is een oudere LPG-auto (emissieklasse 0 tot en met 4) voor wat de uitstoot van NO_x betreft niet schoner dan een moderne diesel (emissieklasse 6). Juist NO_x is een van de stoffen die gezondheidsschade veroorzaken. Dat een voertuig zuinig is, betekent niet dat het voertuig schoon is. Verder bestrijdt het college de stelling dat een dieselveertuig schoner zou zijn dan een benzinevoertuig. Hoewel benzinevoertuigen bij gebruik in het algemeen meer CO₂ uitstoten dan dieselveertuigen, stoten dieselveertuigen meer stikstofoxiden en fijnstof uit. Deze stoffen zijn schadelijk voor de luchtkwaliteit en gezondheid van bewoners en bezoekers van Maastricht. Het college wil met het instellen van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's op korte termijn, naast het terugdringen van de CO₂-uitstoot, ook de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM) terugdringen.

5.2.2 Toelatingseisen voertuigen

Een aantal indieners vanuit de sector ambulante handel geeft aan dat de toelatingseisen voor voertuigen onvoldoende zijn. Als voorbeeld wordt genoemd dat er weliswaar een ontheffing mogelijk is voor voertuigen die zijn omgebouwd tot winkelwagen, maar dat in veel gevallen het een zware aanhanger betreft die is omgebouwd tot winkelwagen. Het trekkende voertuig is echter vaak niet als winkelwagen ingeschreven bij het RDW en zal dus geen vrijstelling krijgen.

De gemeenteraad van Maastricht heeft op 19-12-2023 een motie aangenomen waarin het college gevraagd wordt om de ambulante handel in zijn geheel een ontheffing te verlenen tot 2030 (zie hoofdstuk 6.1.3). Deze ontheffing is opgenomen onder artikel 14 van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Ondernemers die een standplaatsvergunning of een ventvergunning hebben in de gemeente Maastricht of een verklaring kunnen 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 kunnen een ontheffing aanvragen om de nul-emissiezone in Maastricht te betreden met hun huidige voertuig tot uiterlijk 1 januari 2030.

Wanneer de eigenaar van het betreffende voertuig geen recht heeft op een ontheffing ten behoeve van ambulante handel verwijst het college naar het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht' waarin o.a. een ontheffing is opgenomen voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn (artikel 6).

Een aantal indieners vindt het onbegrijpelijk dat een verhuishwagen een vrijstelling krijgt voor de nul-emissiezone en het eigen voertuig niet.

De vrijstelling voor verhuisauto's is opgenomen in het [RVV](#). Deze vrijstelling is in het landelijke RVV opgenomen vanwege de lange afschrijvingstermijnen van verhuisauto's en het beperkte aantal kilometers dat deze voertuigen maken. Het college is niet bevoegd om aanpassingen in het RVV door te voeren of om af te wijken van het landelijke RVV in lokale regelgeving.

5.2.3 Overige toelatingseisen

Een aantal indieners stelt dat marktkoopliden slechts gedurende een korte periode (enkele minuten 's ochtends en 's middags) en een beperkt aantal kilometers binnen de zone hoeven te rijden en dat het negatieve effect op klimaat en luchtkwaliteit dus beperkt is. Voorgesteld wordt om voor deze ritten een ontheffing te verlenen.

De gemeenteraad van Maastricht heeft op 19-12-2023 een motie aangenomen waarin het college gevraagd wordt om de ambulante handel in zijn geheel een ontheffing te verlenen tot 2030 (zie hoofdstuk 6.1.3). Deze ontheffing is opgenomen onder artikel 14 van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Ondernemers die een standplaatsvergunning of een ventvergunning hebben in de gemeente Maastricht of een verklaring kunnen 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 kunnen een ontheffing aanvragen om de nul-emissiezone in Maastricht te betreden met hun huidige voertuig tot uiterlijk 1 januari 2030.

Een aantal indieners vraagt of het mogelijk is om met venstertijden te werken waarbinnen bepaalde ondernemers en/of voertuigen met een brandstofvoertuig de zone in- en uit kunnen rijden.

Het is binnen de RVV niet toegestaan om te differentiëren naar tijd tussen voertuigen met verschillende emissieklassen. Daarnaast is het college van mening dat het toepassen van venstertijden waarbinnen voertuigen met een verbrandingsmotor worden toegelaten binnen de zone ten koste gaat van de effectiviteit van de zone. Dit gaat ten koste van de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot in en rondom Maastricht en daarmee ten koste van de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Maastricht. Het college verwijst in dit kader ook naar hoofdstuk 3.1.

5.2.4 Strengere toelatingseisen

Een aantal indieners is van mening dat er meer winst te behalen is door fossiele personenauto's te weren in de zone in plaats van bestel- en vrachtvoertuigen

Het college erkent dat ook fossiele personenauto's een bijdrage leveren aan de CO₂-uitstoot en luchtverontreiniging in Maastricht. Het is echter (nog) niet toegestaan vanuit de landelijke regelgeving ([RVV](#)) om een nul-emissiezone in te stellen voor personenauto's. De nul-emissiezone in Maastricht geldt dus voorlopig alleen voor bestel- en vrachtvoertuigen. Mogelijk worden hier in de toekomst meer voertuigsoorten aan toegevoegd.

Door het invoeren van een Milieuzone kunnen wel beperkingen worden opgelegd aan de emissieklasse van personenauto's (bijvoorbeeld emissieklasse 5), maar het is wettelijk (nog) niet toegestaan om voor personenauto's zero emissie te eisen. Ook striktere emissieklassen voor de milieuzone personenauto's (ekl 6 of 7) is wettelijk nog niet mogelijk. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat de maatschappelijke kosten van een milieuzone (met emissieklasse 4-5) voor personenauto's in Maastricht niet opwegen tegen de maatschappelijke baten.

6 SPECIFIEKE GEVOLGEN VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE

6.1 Gevolgen voor ondernemers/ondernemingen

6.1.1 Financiële gevolgen

Een aantal ondernemers stelt dat de gevraagde investeringen veel te hoog zijn in vergelijking met hun omzet en beperkte winstmarges

Het college verwijst naar paragraaf 3.2.1 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Wanneer het vanwege bedrijfseconomische omstandigheden niet mogelijk is om over te schakelen op een emissieloos voertuig kan hiervoor een ontheffing worden aangevraagd. In schrijvende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

6.1.2 Ondernemers die tegen pensionering aanzitten

Een aantal indieners vindt het onverantwoord om grote investeringen te doen in elektrische voertuigen vanwege hun hoge leeftijd (naderend pensioen)

Het college verwijst naar paragraaf 3.2.1 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. In schrijvende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, waarbij de gevolgen voor het bedrijf onevenredig groot zijn wanneer er geen toegang meer is tot de nul-emissiezone, bijvoorbeeld door naderend pensioen met bedrijfsbeëindiging op korte termijn, kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

6.1.3 Marktkooplui

Een aantal indieners geeft aan dat zij behoren tot de groep marktondernemers/ambulante handel en dat de specifieke kenmerken van hun voertuigen en/of werkzaamheden het niet mogelijk maakt over te stappen op elektrische voertuigen.

De gemeenteraad van Maastricht heeft op 19-12-2023 een motie aangenomen waarin het college gevraagd wordt om de ambulante handel in zijn geheel een ontheffing te verlenen tot 2030. Deze ontheffing is opgenomen onder artikel 14 van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Ondernemers die een standplaatsvergunning of een ventvergunning hebben in de gemeente Maastricht of een verklaring kunnen 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 kunnen een ontheffing aanvragen om de nul-emissiezone in Maastricht te betreden met hun huidige voertuig tot uiterlijk 1 januari 2030.

6.1.4 Ondernemers moeten stoppen/gaan failliet/nasleep corona

Een aantal indieners geeft aan te moeten/gaan stoppen met hun bedrijf als investeren in elektrische voertuigen verplicht wordt. Dit zal ten kosten gaan van de levendigheid en de economie in de stad.

Het college verwijst naar paragraaf 3.2.1 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Bij dreigend faillissement kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden (artikel 12). In schrijvende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan tenslotte een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (artikel 13).

6.1.5 Gevolgen voor de concurrentie

Een aantal indieners geeft aan dat er sprake is van oneerlijke concurrentie, omdat grote bedrijven goedkopere energiecontracten hebben/kunnen afsluiten dan kleinere bedrijven, waardoor het laden van elektrische voertuigen voor hen goedkoper is

Het is een algemeen kenmerk van het Nederlands degressief energiesysteem dat tarieven voor grootverbruikers vaak gunstiger zijn dan voor kleinverbruikers. Ook bij (het huidige) gebruik van diesel is er een verschil tussen kleine en het grote bedrijven, bijvoorbeeld omdat grote bedrijven inkoopvoordeel kunnen bedingen of eigen tankinfra op eigen perceel realiseren. Ten opzichte van fossiele energie hebben een aantal kleine en middelgrote ondernemers nu de kans en het voordeel dat zij in staat zijn om grotendeels of volledig in het eigen energieverbruik te voorzien met eigen energieopwekking. De gesuggereerde kloof tussen kleine en grote bedrijven zou daarmee zelfs kleiner kunnen worden.

6.2 Gevolgen voor eigenaren die bestelbus particulier gebruiken

Een aantal indieners geeft aan een bestelbus uitsluitend particulier te gebruiken en negatieve gevolgen te ondervinden door de invoering van de nul-emissiezone.

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 bestelauto of vrachtauto ontheven worden, mits zij aan kunnen tonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Meer informatie over de ontheffing voor een voertuig dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt vindt u onder artikel 7 van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'.

Een aantal indieners geeft aan dat zijn een bestelbus gebruiken die vanwege een handicap is omgebouwd en dat ze hiervoor graag een ontheffing krijgen. Daarnaast vragen zij zich af of deze ontheffing ook na 2030 geldig blijft.

Rolstoel toegankelijke voertuigen die in het kentekenregister herkenbaar zijn met de code SH of op basis van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147, 149, als aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig, zijn op basis van het RVV vrijgesteld tot 1/1/2030. Aanvullend verleent het college op aanvraag een ontheffing, indien deze bedrijfs- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de berijder van het voertuig, van een gezinslid of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van ten minste € 500,-. Ook de genoemde ontheffing is geldig tot 1-1-2030. In principe moeten alle vracht- en bestelvoertuigen vanaf dat moment uitstootvrij zijn. Echter, de precieze inhoud van het ontheffingenbeleid vanaf 2030 is op dit moment nog niet bekend. Meer informatie over het aanvragen van deze ontheffing vindt u onder artikel 8 van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Wanneer het voertuig bovendien uitsluitend particulier gebruikt wordt, kan volstaan worden gedaan met een ontheffing voor uitsluitend particulier gebruik onder artikel 7 van het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'.

6.3 Gevolgen voor de stad en haar inwoners

Een aantal indieners geeft aan dat het invoeren van de nul-emissiezone aanleiding zal zijn om hun zaak te sluiten of geen diensten meer te verlenen binnen de zone. Hiervan ondervinden inwoners en overige ondernemers de negatieve gevolgen.

Het college verwacht dat de markt zal gaan reageren op de gewijzigde regelgeving in het kader van de invoering van de nul-emissiezone in Maastricht. Mogelijk passen ondernemers hun bedrijfsvoering aan op de nieuwe omstandigheden. Sommige ondernemers kiezen er wellicht voor om bepaalde diensten niet meer aan te bieden binnen de nul-emissiezone, wat nieuwe kansen biedt voor andere ondernemers om juist wel te investeren in ZE-vervoer en de markt binnen de nul-emissiezone te bedienen.

Het college ziet in deze marktwerking, in samenhang met de overgangsregeling en het Ontheffingenbeleid ZES Maastricht voldoende mogelijkheden voor ondernemers om hun bedrijfsvoering voort te zetten, al dan niet in aangepaste vorm, zonder grote negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners en ondernemers.

Het college wil nogmaals benadrukken dat de invoering van de nul-emissiezone een bijdrage levert aan het beperken van de CO₂-uitstoot van vracht- en bestelverkeer en aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in Maastricht door het verminderen en verschonen van het aantal logistieke kilometers in de stad.

7 ZIENSWIJZEN OVER ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

7.1 Andere vervuilers aanpakken

Een aantal indieners geeft aan dat het effectiever is om (ook) andere vervuilers aan te pakken, zoals personenauto's, brommers/scooters en de binnenvaart en luchtvaart

Het college erkent dat er naast de uitstoot van vracht- en bestelwagens ook andere vervoersmiddelen zijn die schadelijke stoffen uitstoten. Het college heeft echter weinig tot geen bevoegdheid om invloed uit te oefenen op de uitstoot van luchtvaart, scheepvaart en andere bronnen buiten de stad. Wel wordt er samengewerkt met het Rijk en andere partners om ook deze uitstoot aan te pakken.

Rijkswaterstaat is eigenaar en bevoegd gezag op de bevaarbare waterwegen die Maastricht doorkruisen (Maas en kanalen). Voor de binnenvaart zijn vanuit het klimaatakkoord ook [afspraken](#) gemaakt die door Rijkswaterstaat worden uitgevoerd.

Het college onderzoekt daarnaast de mogelijkheden voor het vergroten van het aantal walstroom-aansluitingen in Maastricht. Ter ondersteuning maken we hierbij graag gebruik van de 4^e tranche van de subsidieregeling 'Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord ([SpUk SLA](#))' die sinds 1 maart 2024 geopend is. Walstroom levert een positieve bijdrage aan het verminderen van CO₂-uitstoot en luchtvervuiling doordat schepen gebruik kunnen maken van een elektriciteitsaansluiting voor hun energievraag als ze aangemeerd liggen. Hiervoor hoeft dan geen dieselgenerator meer gebruikt te worden.

Conform de beleidsregels toeristisch recreatief vervoer Maastricht zal het recreatief vervoer van toeristen door de stad op korte termijn ook volledig zero emissie plaatsvinden. Hierover heeft het college afspraken gemaakt met de betreffende vervoerders, waaronder rederij Stiphout die momenteel nog een ontheffing heeft om met de bekende gele schoolbus toeristen te vervoeren door Maastricht. Deze ontheffing eindigt per medio 2024.

Een nul-emissiezone invoeren voor personenauto's is (nog) niet toegestaan vanuit de landelijke regelgeving ([RVV](#)). De nul-emissiezone in Maastricht geldt dus voorlopig alleen voor bestel- en vrachtvoertuigen. Mogelijk worden hier in de toekomst meer voertuigsoorten aan toegevoegd.

7.2 Hubs

Een aantal indieners geeft aan dat hun bedrijfsvoering niet geschikt is om van hubs gebruik te gaan maken, bijvoorbeeld vanwege de kwetsbare aard van hun producten

Op basis van signalen uit de markt is het college van mening dat het in principe voor alle soorten producten mogelijk is om van hubs gebruik te maken. Het college erkent dat hiervoor wellicht maatwerkafspraken nodig zijn tussen ondernemers en exploitanten van logistieke hubs. De markt voor logistieke hubs is nog volop in ontwikkeling en de verwachting is dat vraag en aanbod elkaar de komende tijd sneller gaan vinden vanwege de toenemende noodzaak om logistieke oplossingen te vinden in relatie tot de nul-emissiezones die in heel Nederland worden ingevoerd.

8 ZIENSWIJZEN OVER MOMENT VAN INVOERING

8.1 Maatregelen komen te snel

Een aantal indieners geeft aan op termijn best te willen overstappen op emissieloos vervoer, maar vindt de snelheid waarmee dit nu gevraagd wordt te hoog. De techniek is volgens hen nog niet beschikbaar en/of te duur

Het college deelt de mening dat de maatregel te vroeg komt niet en licht dat hieronder nader toe.

De invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek (ZES) past bij eerdere besluiten van de gemeente en het Rijk ten aanzien van het verduurzamen van de mobiliteit en het versterken van de leefbaarheid in Maastricht:

- Green Deal ZES (2014) inzake de logistieke impact op de stad te beperken ('schoon en slim').
- Verdrag van Parijs (2015) inzake de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius.
- Klimaatwet en het Klimaatakkoord (2019) inzake de CO₂-uitstoot in 2030 te beperken tot 49% ten opzichte van 1990 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990.
- Bestuursakkoord Onbegrensd en ontspannen (2018-2021) inzake het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en het geleidelijk toewerken naar een emissieloze stadsdistributie.
- Omgevingsvisie Maastricht 2040 inzake te streven naar een duurzame invulling van mobiliteit en een aantrekkelijk leefbaar centrum.
- Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS), ondertekend op 9 februari 2021
- Regionale Mobiliteitsvisie inzake het doorontwikkelen van de agglomeratiekracht, het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid, duurzame mobiliteit en CO₂-reductie en inclusieve mobiliteit en verbeterde collectieve bereikbaarheid.
- Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid inzake het verminderen van de overlast van vrachtverkeer en het realiseren van een Zero Emissie Stadslogistiek (ZES).
- Klimaatbegroting inzake het streven naar een klimaatneutrale gemeente in 2050 en voor mobiliteit aan te sluiten bij de landelijke kaders, zoals Zero Emissie OV-bussen in 2030 en Zero Emissie Stadslogistiek.
- Gezonde vitale stad Maastricht inzake het verbeteren van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid.

Bovengenoemde beleidskaders en ambities vormden de basis voor het implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek. Hiermee neemt de gemeente Maastricht samen met belanghebbenden de verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren aan het Klimaatakkoord (jaarlijks vanaf 2030 1 miljoen ton CO₂-reductie).

In het tijdelijk besluit nul-emissiezones dat op 30 juni 2023 is gepubliceerd ([Staatsblad 2023, 241](#)) is een overgangsregeling opgenomen waaraan alle gemeenten gehouden zijn. Het college merkt op dat de overgangsregeling juist is vastgesteld met het oog op een zo soepel mogelijke overgang waarbij ondernemers voldoende tijd hebben de overstap te maken naar een uitstootvrij voertuig. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met afschrijvingstermijnen en de beschikbaarheid van uitstootvrije voertuigen. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de overstap praktisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Het college beseft dat voor kleine ondernemers de overstap naar elektrisch wellicht groot is, maar acht gelet op de overgangsregeling ook tussenstappen mogelijk die financieel wel haalbaar zijn.

Het college wil benadrukken dat zij wel degelijk – los van de landelijke overgangsregelingen - oog heeft voor de financiële positie van (kleine) ondernemers, al dan niet vanwege de gevolgen van de coronapandemie. Juist met het oog hierop is in het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht' een ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden opgenomen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als wordt aangetoond dat een voertuig uitstootvrij nog niet beschikbaar is of als een uitstootvrij voertuig een lange levertijd heeft

dus ook daar houdt het college rekening mee. Ook kan in schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

Daarnaast zijn er ook landelijke subsidiemogelijkheden. Zo is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's ([SEBA](#)) voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bestelauto. Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks ([AanZET](#)) voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Het budget voor deze subsidie is sinds 4 april 2023 op. Vanaf 2024 is de regeling weer beschikbaar. Meer informatie over beide regelingen is te vinden op [RVO.nl](#).

Het college is van mening dat gelet op de landelijke overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's in combinatie met landelijke en lokale ontheffingen en subsidies een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand is gekomen waarmee niet alleen de gezondheids- en klimaatbelangen worden gediend, maar ook voldoende rekening is gehouden met de belangen van individuele ondernemers.

Met betrekking tot de zienswijze over de stand van de techniek van elektrische auto's, de accucapaciteit en de laadinfrastructuur verwijst het college ook naar de hoofdstukken 11 en 12.

Ten aanzien van zienswijzen waarin is aangevoerd dat de aanschaf van een elektrische auto nu nog geen verstandige investering is vanwege de stand van de techniek of omdat de accu's nog volop in ontwikkeling zijn, overweegt het college als volgt: Het college is van oordeel dat wachten op betere, goedkopere technieken, niet noodzakelijk en zelfs niet wenselijk is. De verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid kan immers ook niet wachten. Hetzelfde geldt voor het dempen van de reeds in gang gezette klimaatverandering.

Samenvattend is het college niet van mening dat het invoeren van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's te vroeg zou zijn. De nul-emissiezone is al aangekondigd in 2014 en in de jaren erna (2019, 2021, 2022) verder geconcretiseerd. Van ondernemers mag verwacht worden dat ze anticiperen op toekomstige regelgeving.

Het college wil benadrukken dat de nul-emissiezone mede wordt ingevoerd om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad. Daarnaast wordt hierdoor de CO₂-uitstoot verminderd. Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aangescherpt. Zeer recent hebben EU-lidstaten in de Raad en het Europees Parlement [een voorlopig akkoord bereikt](#) voor de Richtlijn Luchtkwaliteit. De nieuwe regels schrijven strengere normen voor 2030 voor in de vorm van grenswaarden en streefwaarden die dicht bij de WHO advieswaarden liggen en die regelmatig zullen worden beoordeeld. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Maastricht nog schoner te maken. Het college is gelet op het bovenstaande van mening dat het onverstandig zou zijn om de invoering van de nul-emissiezone uit te stellen.

9 ZIENSWIJZEN OVER COMMUNICATIE, PARTICIPATIE EN INSPRAAK

9.1 Communicatie, participatie en inspraak

Een aantal indieners stelt te laat en/of onvoldoende geïnformeerd te zijn over de invoering nul-emissiezone in Maastricht per 1-1-2025

Het college is van mening dat er zowel landelijk als lokaal uitvoerig en zorgvuldig is gecommuniceerd over de naderende invoering van de nul-emissiezone in bijna 30 Nederlandse gemeenten, waaronder Maastricht. Voor de landelijke communicatie verwijst het college o.a. naar hoofdstuk 8.1 waarin het proces vanaf de ondertekening van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek in 2014 tot nu wordt toegelicht. Ook lokaal is er uitvoerig gecommuniceerd met belanghebbenden over de invoering van ZES per 1-1-2025. Hieronder een (niet uitputtende!) opsomming van de belangrijkste communicatie gedurende de afgelopen jaren:

2020

10 maart: Platform Luchtkwaliteit: Aanpak implementatieplan ZES 2025
 4 juni: Rondetafel bijeenkomst ZES met logistieke partners
 7 juli: Rondetafel bijeenkomst ZES met binnenstad ondernemers, bewoners en logistieke partners
 28 oktober: Gezamenlijke rondetafelgesprek
 16 december: Terugkoppeling uitkomsten [overlegrondes](#) aan breed overleg

2021

18 januari: Einde reactietermijn Implementatieplan ZES
 23 februari: Stadsronde ZES
 30 maart: Besluit gemeenteraad invoering ZES en Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

In 2021 hebben 22 bedrijven en belangenorganisaties de Akte van Ambitie ondertekend

2022

5 mei: Ophaalsessie grote en kleine centrumondernemers
 7 juli: Pitch ZES MUMC+
 30 september: Event Stop&Drop
 17 oktober: Presentatie ZES Ambulante Handel
 19 oktober: Presentatie ZES Platform Luchtkwaliteit
 16 november: Presentatie ZES aan Centrummanagement en BOC

Doorlopend: communicatie en informatie via Zuid-Limburg Bereikbaar via website, dagmail, nieuwsberichten, LinkedIn, YouTube, Facebook, De Limburger.

2023

18 januari: Webinar E-trucks
 27 februari: brief van RDW aan alle eigenaren bestelauto's emissieklasse 4 en lager
 29 februari: Presentatie ZES Platform Luchtkwaliteit
 2/3 maart: Actie kentekencheck
 12 maart: enquête wagenpark Ambulante Handel
 16 maart: bijeenkomst zorginstellingen
 22 maart: 1e stadslogistiek café in Wyck.
 22 maart: bijeenkomst met evenementenbranche.
 4 april: Raadsinformatiesessie ZES Maastricht
 10 mei: 2e stadslogistiek café in Binnenstad-West
 11 mei: overleg ondernemers Jekerkwartier,
 2 juni: ondertekening intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen.
 12 juni: Logistiek Café 'Met slimme bouwlogistiek blijf je (ver)bouwen in Limburg'.
 6 september: Voortgangspresentatie ZES Platform Luchtkwaliteit
 8 september: Rondje Markt Maastricht met logistiek makelaar

21 september: Publicatie ontwerp-verkeersbesluit en concept ontheffingsteksten
2 – 16 oktober: Campagne ZES 'Nieuwe bestelbus of vrachtwagen nodig? Kies elektrisch!' middels geotargeting, inzet reclameborden en bushaltes en probeeraanbod bij 7 dealers in de regio
4 oktober: Flyeractie ZES kentekencheck in gehele binnenstad & bezoek aan ondernemers
24 oktober: 4e stadslogistieke café Jekerkwartier

Doorlopend: communicatie en informatie via Zuid-Limburg Bereikbaar en Centrummanagement Maastricht via website, dagmail, nieuwsberichten, LinkedIn, YouTube, Facebook, De Limburger.

Het ontwerp verkeersbesluit voor de invoering van de nul-emissiezone in Maastricht heeft van 21 september 2023 tot 3 november 2023 ter inzage gelegen, inclusief de conceptteksten voor het ontheffingenbeleid. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid gehad om hun zienswijze in te dienen op het verkeersbesluit en opmerkingen te maken op de conceptteksten.

Met deze nota van beantwoording beantwoordt het college zowel de ingediende zienswijzen als de opmerkingen op de conceptteksten van het ontheffingenbeleid.

10 ZIENSWIJZEN OVER EEN RELATIE TOT ANDERE MAATREGELEN

10.1 Parkeren

Een aantal indieners vraagt zich af waar de vrachtauto's en bestelbusjes die de nul-emissiezone niet mogen betreden gaan parkeren?

Het college verwacht geen parkeerproblemen aan de randen van de nul-emissiezone doordat voertuigen met een verbrandingsmotor net buiten de nul-emissiezone gaan parkeren. Het college verwacht dat ondernemers die diensten of producten leveren binnen de zone hun voertuig dichtbij hun klanten willen parkeren. Het college acht het onwaarschijnlijk dat voertuigen buiten de zone worden geparkeerd om vervolgens de afstand tot de klanten op een andere manier te overbruggen, bijvoorbeeld lopend.

Het college verwacht verder dat, door de uitvoerige communicatie die plaatsvindt over de invoering van de nul-emissiezone in Maastricht, weinig tot geen bestuurders bij aankomst zullen worden verrast door de aanwezigheid van de nul-emissiezone. In gevallen waarin dit toch gebeurt kan gebruik gemaakt worden van een dagontheffing (maximaal 12x per jaar) om alsnog de nul-emissiezone te betreden met een voertuig met een verbrandingsmotor. Deze dagontheffing kan op dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook wanneer het voertuig op die dag de nul-emissiezone al betreden heeft. Hiervoor hoeft niet buiten de zone geparkeerd te worden.

11 ZIENSWIJZEN OVER ELEKTRISCH RIJDEN

Een aantal indieners geeft aan zich zorgen te maken over de overstap naar elektrisch rijden:

Naar aanleiding van de zienswijzen over het elektrisch rijden merkt het college op te begrijpen dat ondernemers zich zorgen maken over de overstap naar een uitstootvrij vervoer. Het college beseft ook dat niet het onmogelijke van ondernemers kan worden gevraagd. Daar staat tegenover dat er met aanpassingen in de bedrijfsvoering veel kan worden bereikt en dat het aanbod van elektrische voertuigen gestaag groeit en er steeds meer modellen beschikbaar komen.

Het college wijst op een aantal websites die behulpzaam kunnen zijn voor ondernemers bij het vinden van een geschikte uitstootvrije bestelauto. Via het stappenplan elektrisch rijden op de website www.opwegnaarzes.nl bijvoorbeeld kan een overzicht verkregen worden van alle beschikbare elektrische bestelauto's, inclusief de belangrijkste specificaties zoals aankoopprijs en actieradius. Ook is het mogelijk om via de website www.opwegnaarzes.nl met de online simulator elektrisch rijden een advies op maat te krijgen. Met de simulator kan bepaald worden hoe groot de batterij moet zijn, waar het beste kan worden geladen en met welke kosten rekening gehouden moet worden. Op www.welkebestelbus.nl kan op basis van het kenteken de eigen huidige bestelauto vergeleken worden met een elektrisch alternatief. De tool houdt rekening met de eigenschappen van het huidige voertuig, maar ook met onder andere de dagelijkse reisafstand en de brandstofprijs.

Voor zwaar verkeer en diverse werktuigen wordt wereldwijd nog hard gewerkt aan een betere beschikbaarheid van elektrische alternatieven. Dat is ook de reden dat voor vrachtauto's ruimere overgangsregelingen zijn afgesproken. Inmiddels zijn er wel verschillende merken en diverse typen uitstootvrije vrachtwagens beschikbaar, zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch. Beide varianten worden op dit moment volop verder ontwikkeld en geproduceerd. De grote vrachtwagenproducenten hebben allen een uitstootvrije productielijn en plannen voor verdere uitrol in de toekomst. Voor meer informatie hierover verwijst het college eveneens naar de website www.opwegnaarzes.nl en de daar genoemde overzichten van de Europese truck federatie ACEA en de HCNP. Met de TCO-vracht-tool kan inzicht verkregen in de Total Cost of Ownership (TCO) van een elektrisch vrachtvoertuig. Met de [ZETI](#)-tool kan een overzicht verkregen worden van alle uitstootvrije trucks die wereldwijd beschikbaar zijn. Ook deze tool is te raadplegen via het stappenplan op de website www.opwegnaarzes.nl.

11.1 Aanbod

11.1.1 Voertuig is niet beschikbaar

Een aantal indieners stelt dat de benodigde elektrische voertuigen niet beschikbaar of te duur zijn.

Voor voertuigen die nog niet beschikbaar zijn in een elektrische variant kan een ontheffing worden aangevraagd. Een adviescommissie van gemeenten en deskundigen adviseert het college hierover. Daarnaast voorziet het ontheffingenbeleid in een mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig. Ondernemers die maar zelden in de nul-emissiezone hoeven te zijn, kunnen geholpen zijn met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente en per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd. Het college verwijst voor meer informatie over de ontheffingen naar het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'.

Een aantal indieners stelt dat beschikbare elektrische voertuigen vaak een beperkte actieradius hebben en onvoldoende trekvermogen voor de gewenste toepassingen.

Het college erkent dat de actieradius van elektrische voertuigen op een acculading vaak kleiner is dan van vergelijkbare voertuigen op fossiele brandstof, met name in geval van inzet van aanhangers. Bovendien kost het bijladen van een elektrisch voertuig meer tijd dan het tanken van fossiele brandstof. Dit speelt echter alleen wanneer er op 1 dag afstanden afgelegd moeten worden die groter zijn dan de actieradius van het betreffende voertuig. Als dat niet het geval is wordt het voertuig normaal gesproken 's nachts op de standplaats opgeladen en dit kost (in tegenstelling tot tanken) juist geen extra tijd. Wanneer een ondernemer (nog) geen laadvoorzieningen op depot heeft gerealiseerd of kan realiseren (bijvoorbeeld

vanwege netcongestie) kan er gebruik gemaakt worden van een groot netwerk van publieke laadpalen en publieke snelladers. In [Nederland](#) zijn per december 2023 ongeveer 4.300 (semi)publieke snellaadpunten en ruim 140.000 (semi)publieke reguliere laadpunten beschikbaar. In Maastricht zijn per februari 2024 ruim 800 (semi)publieke reguliere laadpunten beschikbaar. In Maastricht en de directe omgeving zijn daarnaast ruim 50 (semi)publieke snellaadpunten aanwezig.

11.1.2 Levertijd

Een aantal indieners stelt dat de levertijden van de benodigde elektrische voertuigen zodanig lang zijn dat men het voertuig niet gebruiksklaar in bezit kan hebben voordat de nul-emissiezone wordt ingesteld per 1-1-2025.

Het college verwijst naar het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Hierin is artikel 3 opgenomen waarin wordt vermeld dat het college op aanvraag van een eigenaar of lessee van een bedrijfs- of vrachtauto een ontheffing verleent 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. De ontheffing 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.

11.1.3 Aanbod elektrische voertuigen, nieuw en tweedehands

Een aantal indieners stelt dat zij onvoldoende financiële middelen hebben om nieuwe voertuigen te rijden en daarom zijn aangewezen op de tweedehands markt. Een tweedehands markt voor elektrische bestel- en vrachtoertuigen is er echter nog niet of nauwelijks, waardoor men geen mogelijkheid heeft een emissieloos voertuig te gaan rijden om de nul-emissiezone in te kunnen.

Het college erkent dat de tweedehands markt voor elektrische voertuigen nog in ontwikkeling is en dat tweedehands elektrische voertuigen die op dit moment worden aangeboden vaak niet voorzien zijn van de mogelijkheid tot snelladen. Het college benadrukt echter dat niet iedereen per 1 januari 2025 de overstap naar uitstootvrij vervoer zal hoeven maken. Gelet op de overgangsregelingen duurt het voor een deel van de ondernemers nog enkele jaren voordat ze de overstap moeten maken. Met de voorgestelde geleidelijke uitfasering van de verschillende emissieclassen wordt bovendien een stapsgewijze overgang gerealiseerd, dat bijdraagt aan het kunnen leveren van voldoende voertuigen voor de Nederlandse markt en de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt. Wanneer de voorlopers tijdig de overstap naar uitstootvrije voertuigen maken, komt vervolgens over een aantal jaren ook de tweedehands markt tot stand. Het college merkt in dit verband nog op dat eigenaren van bestelauto's met emissieklasse 4 of lager ook kunnen overwegen om eerst de overstap te maken naar een voertuig met emissieklasse 6 waarmee zij tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone. Deze voertuigeigenaren hebben tegen die tijd dan ook het voordeel van een grotere tweedehands markt voor elektrische voertuigen. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of dit een geschikt alternatief is.

11.2 Rijbewijs/tachograaf/wegenbelasting

Een aantal indieners geeft aan een elektrische bestelbus met een groot laadvermogen nodig te hebben. Hierdoor is het nodig om een C-rijbewijs te halen (>3.500kg) en een tachograaf te installeren. Dit kost een hoop geld en tijd en bovendien bestaat het risico dat chauffeurs met een C-rijbewijs het bedrijf verlaten om elders op een grote vrachtwagen te gaan rijden.

Het college herkent de door indieners geschetste problematiek waarbij een groter gewicht gevolgen heeft voor inrichting van het voertuig en de kwalificaties van de bestuurder.

Een grote elektrische bedrijfswagen weegt inclusief de lading soms meer dan 3.500 kg. Voor het besturen van voertuigen zwaarder dan 3.500 kg (volgens de wet een vrachtauto) is een C1 of C-rijbewijs, code 95, en tachograaf nodig. Deze voertuigen dienen zich ook voor het overige te houden aan de huidige Nederlandse wetgeving voor vrachtwagens, waaronder de door de indiener genoemde geslotenverklaring voor vrachtwagens (C7-bord). Helaas kan het college hier geen verandering in aanbrengen, omdat het ter zake niet bevoegd is.

Het Rijk kende een vrijstelling voor dit C1 of C-rijbewijs (onder voorwaarden) en tachograafplicht, maar deze is per 1 januari 2023 vervallen. Sinds 1 januari 2023 geldt een situatie van gedogen. Het college is verheugd met de constatering dat het Rijk ondernemers meer tijd wil geven en heeft besloten de gedoogperiode tot uiterlijk 1 juli 2024 eenmalig te verlengen voor voertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of die aantoonbaar vóór 1 oktober 2023 zijn besteld. Na 1 juli 2024 moeten alle ondernemers voldoen aan de huidige wettelijke regels. Chauffeurs hebben dan een tachograaf en een rijbewijs C nodig. Emissievrije bedrijfsvoertuigen kunnen worden vrijgesteld van tachograafgebruik mits deze zich bewegen binnen een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn. Leidend is de plek waarvandaan het voertuig op een dag zijn rit is gestart. Hiermee is de chauffeur echter niet vrijgesteld van de rij- en rusttijden. Ook als er geen tachograaf aan boord is, moeten bedrijven aan arbeidstijdenregistratie van hun chauffeurs voldoen. Voorts wordt gewezen op het Europese initiatief over de [herziening van de Rijbewijsrichtlijn](#) die mogelijk een oplossing gaat bieden.

Mochten ondernemers door de regelgeving mogelijk toch in de problemen komen, wijst het college op het Ontheffingenbeleid ZES Maastricht dat (naar verwachting) gelijktijdig met verkeersbesluit wordt vastgesteld.

11.3 Technische stand van zaken

Een aantal indieners maakt zich zorgen over het mogelijke brandgevaar van elektrische voertuigen en stelt dat hiermee onvoldoende rekening is gehouden bij het besluit om de nul-emissiezone in te voeren.

Het college is van mening dat er voldoende rekening is gehouden met de brandveiligheid van elektrische voertuigen. De Wegenverkeerswet 1994 ([WVW](#)) bepaalt welke voertuigen wel of niet op de openbare weg worden toegelaten. Alle nieuwe automodellen – ook elektrische - zijn wettelijk verplicht om veiligheidstesten te ondergaan, voordat ze verkocht mogen worden. Elektrische auto's zijn minstens net zo brandveilig als brandstofauto's. Deze auto's vliegen zeker niet gemakkelijker in brand. Wel heeft een elektrische auto andere brandeigenschappen waardoor het blussen van de brand kan verschillen van het blussen van een brandstofvoertuig. Voor meer informatie over de brandveiligheid van elektrische voertuigen verwijst het college naar:

- [Veiligheid van elektrisch vervoer \(RVO\)](#)
- [Hoe veilig zijn elektrische auto's? \(SWOV\)](#)
- [Brandveiligheid parkeergarages elektrische voertuigen \(NIPV\)](#)
- [Elektrische auto brandgevaarlijk? \(EV kenniscentrum\)](#)

12 ZIENSWIJZEN OVER LADEN

12.1 Aanleg laadinfrastructuur / netcongestie

Een aantal indieners stellen dat het niet mogelijk is om over te stappen naar elektrisch vervoer, omdat vanwege netcongestie geen laadinfrastructuur aangelegd kan worden

Het is het college bekend dat er voor grootverbruikersaansluitingen in Maastricht en omgeving sprake is van netcongestie, waardoor het realiseren van een nieuwe grootverbruikersaansluiting of het vergroten van een bestaande aansluiting op korte termijn niet mogelijk is.

Dat wil niet zeggen dat de aanleg van laadinfrastructuur op eigen terrein, binnen de huidige aansluiting per definitie onmogelijk is. Door slim te laden (op momenten dat er capaciteit over is) en/of door gebruik te maken van batterijbuffers is het vaak mogelijk om alsnog laadinfrastructuur te realiseren voor een aantal elektrische voertuigen. De logistiek makelaars van Zuid-Luimburg Bereikbaar zijn beschikbaar om ondernemers hierbij te helpen. Het college merkt op dat netcongestie een tijdelijk probleem is dat naar verwachting over een aantal jaren is opgelost door de netbeheerder.

Daarnaast kan er gebruik gemaakt worden van publieke laadvoorzieningen in Maastricht en omgeving en zijn er wellicht mogelijkheden om gebruik te maken van laadinfrastructuur bij naburige bedrijven.

Mocht in individuele gevallen netcongestie een zodanig belemmerende factor dat overstappen op een of meerdere elektrische voertuigen onmogelijk blijkt, dan kan de ondernemer een beroep doen op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

Goede laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit zijn essentiële voorwaarden om de ambities van uitstootvrij vervoer te kunnen realiseren. Het college begrijpt de zorgen van de indieners en erkent dat netcongestie ook in Maastricht een uitdaging vormt voor de energietransitie. Echter, gelet op de zwaarwegende belangen die met de invoering van de nul-emissiezone worden gediend (zie hoofdstuk 3), kan naar het oordeel van het college niet gewacht worden totdat alle problemen met de netcongestie in Maastricht of in Nederland zijn opgelost. Daarom werkt de gemeente samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering van netcongestie waarbij technologische oplossingen, flexibele contracten en ondersteuning op maat worden geïntegreerd.

De netbeheerders investeren de komende jaren in een stevige uitbreiding van het elektriciteitsnet. Op de websites van de netwerkbeheerders wordt het tijdspad getoond waarbinnen dit plaatsvindt. Deze uitbreiding alleen zal echter niet voldoende zijn, en daarom zijn er op de korte en middellange termijn ook andere oplossingen nodig om de beschikbare netcapaciteit beter te benutten. Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) onderschrijft dat het beter gebruik maken van het huidige net van cruciaal belang is en wijst daarom op slimme oplossingen, zoals load balancing en batterijopslag, om de eigen belasting op het netwerk te optimaliseren en de piekbelasting te verminderen. Ook worden binnen het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN) diverse oplossingen uitgewerkt om bedrijven handvatten te geven om met maatregelen aan de slag te gaan.

Het college merkt daarnaast op dat netcongestie niet de hele dag voorkomt, maar beperkt is tot specifieke momenten, vergelijkbaar met files op de snelweg. Nieuwe energiecontractvormen, zoals tijdsgebonden contracten, spelen in op die flexibiliteit en worden sinds enkele maanden door netbeheerders actief aangeboden aan bedrijven op de wachtlijst. Hiermee kunnen bedrijven extra vermogen gebruiken tijdens daluren, wanneer het verbruik door andere partijen lager is, bijvoorbeeld 's nachts. Deze tijdsgebonden contracten zijn een gunstige ontwikkeling, omdat veruit de meeste elektrische voertuigen in de nacht tijdens de daluren op het elektriciteitsnet worden opgeladen.

In welke mate een ondernemer hinder ondervindt van netcongestie hangt af van variabelen zoals het aantal en type voertuigen dat de ondernemer heeft; het moment van vervanging van de voertuigen; de elektriciteitsbehoefte en het beschikbare gecontracteerde vermogen van de ondernemer en de mogelijkheden van slimme laadoplossingen en tijdsgebonden flexibele contracten.

Daarnaast bezit het merendeel van de bedrijven in Maastricht slechts één of twee bestel- of vrachtoertuigen. Het college verwacht dat het merendeel van deze bedrijven binnen de eigen aansluiting met behulp van slimme laadtechnieken en de potentie van tijdsgebonden contracten hun elektrische

voertuigen in de nacht kunnen opladen. Een zeer beperkt deel van de bedrijven bezit 5 of meer voertuigen. Deze groep bedrijven heeft een verhoogde kans om op eigen terrein te maken te krijgen met netcongestie voor hun laadinfrastructuur, omdat zij mogelijk geen verzwaarde netaansluiting kunnen krijgen. De gemeente ondersteunt deze bedrijven door niet alleen maatwerkadvies te verstrekken over slimme laadoplossingen, maar ook over de overgangsregeling, ontheffingen en financiering van voertuigen en laadvoorzieningen. Daarnaast faciliteert de Gemeente Maastricht een mix aan publiek toegankelijke laders verspreid over de stad van reguliere laders tot snelladers, die voor iedereen toegankelijk zijn.

Het college vertrouwt erop dat met de hiervoor beschreven oplossingen, samen met de verruimde ontheffing voor bakwagens (zie hoofdstuk 5.1), de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel kunnen worden beperkt. Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar op korte termijn geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is hangt, zoals hiervoor is toegelicht, af van meerdere factoren en de beoordeling hiervan vergt maatwerk. Het college zal deze situaties beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college.

12.2 Laadplekken

Een aantal indieners stelt dat er onvoldoende (publieke) laadplekken zijn op de locatie waar zij die nodig hebben

Het college is van mening dat Maastricht op dit moment beschikt over een behoorlijk dekkend netwerk van publieke laadpalen (zowel reguliere laadpalen als snelladers) dat ruimschoots beantwoordt aan de vraag naar publiek laden. In de komende periode wordt dit netwerk op een aantal manieren verder uitgebreid:

- Binnen de nul-emissiezone worden de komende tijd extra laadpalen bijgeplaatst om vooruit te lopen op de verwachte stijging van de laadvraag van vracht- en bestelvoertuigen met een 'thuis' binnen de nul-emissiezone, die niet op eigen terrein kunnen laden.
- Het bestaande netwerk van publieke laadpalen, verdeeld over alle wijken van de stad, wordt op basis van gebruikscijfers verder uitgebreid; zodra op basis van gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief gebruikt wordt, wordt hiernaast, of in de directe omgeving, een extra laadpaal bijgeplaatst.
- In en rondom Maastricht zijn momenteel ruim voldoende (semi)publieke snellaadpunten beschikbaar. Er zijn verschillende marktpartijen die plannen hebben om het aantal snellaadpunten in Maastricht de komende tijd verder uit te breiden.

Aangezien de ambulante handel een algehele ontheffing krijgt voor de nul-emissiezone tot 2030 (zie 6.1.3) is er op korte termijn geen directe behoefte aan laadinfrastructuur op de Markt voor voertuigen van marktkooplui, die niet elders kunnen laden gedurende de markt. Vanaf 2030 dient ook de ambulante handel over te stappen op emissieloze voertuigen. Het college gebruikt de tussenliggende periode om goed zicht te krijgen op de laadbehoeften van de ambulante handel en zich voor te bereiden op eventuele infrastructurele aanpassingen die nodig zijn om te voldoen aan de behoefte van de ambulante vanaf 2030.

13 ZIENSWIJZEN OVER FLANKEREND BELEID

13.1 Subsidies

13.1.1 Aanschafsubsidies

Enkele indieners geven aan dat de beschikbare (landelijke) subsidieregelingen voor aanschaf van ZE-voertuigen niet toereikend zijn

Het college onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor het opzetten van een aanvullende financiële gemeentelijke regeling om de overstap naar elektrische voertuigen te ondersteunen. Het college is daarbij gebonden aan Europese regelgeving met betrekking tot staatssteun. Toch zoekt het college naar mogelijkheden om ondernemers te helpen bij het verduurzamen van hun zakelijke mobiliteit. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een aanschafsubsidie voor elektrische voertuigen wanneer de landelijke regelingen zijn uitgeput, een aanschafsubsidie voor een licht elektrisch vrachtvoertuig (LEV) voor zakelijk gebruik, een bijdrage in de kosten voor de aanleg van laadinfrastructuur of een bijdrage in de abonnementskosten van een logistieke hub. Indien een eventuele regeling opengesteld wordt, zal hierover uitgebreid worden gecommuniceerd.

14 ZIENSWIJZEN OVER HANDHAVING, MONITORING EN GEBRUIKTE BEBORDING & ANDERE TEKENS

14.1 Handhaving

14.1.1 ANPR camera's

Een aantal indieners stelt dat ANPR camera's door de gemeente Maastricht niet gebruikt mogen worden voor handhaving van de zone.

Gemeenten hebben de mogelijkheid om geslotenverklaringen te handhaven met behulp van ANPR-camera's. Om voor uniformiteit van deze handhaving te zorgen, heeft het Openbaar Ministerie het 'Beoordelingskader Parket CVOM voor digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden' d.d. 18 april 2023 opgesteld. Aan de hand van dit kader kunnen opsporingsinstanties, in het kader van BOA handhaving, bepalen hoe ze handhaving van geslotenverklaringen en voetgangersgebieden met camera's het beste kunnen inrichten en hoe ze instemming kunnen verkrijgen van Parket CVOM om digitaal te mogen handhaven op de RVV1990. De BOA's binnen domein I beschikken over bevoegdheden welke gericht zijn op de aanpak van overlast, kleine ergernissen en andere feiten die de leefbaarheid aantasten. Handhaving op negatie van C en D borden (RVV 1990) is volgens deze beleidsregels toegestaan in relatie tot de leefbaarheid, waaronder de bescherming van het milieu door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht-) auto's, zoals de zogeheten milieuzones (én toekomstige nul-emissiezones). In de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar staat opgenomen dat digitaal handhaven mogelijk is voor overtredingen van het RVV 1990, maar enkel na instemming van Parket CVOM. Bij het beoordelen van een dergelijke aanvraag tot instemming baseert het OM zich in beginsel op het beoordelingskader.

14.1.2 Buitenlandse voertuigen

Een aantal indieners stelt dat buitenlandse voertuigen niet op dezelfde manier gehandhaafd (kunnen) worden als Nederlandse voertuigen en dat hierdoor rechtsongelijkheid ontstaat

De nul-emissiezone is van toepassing op zowel binnen- als buitenlandse voertuigen. Handhaving van buitenlandse voertuigen kan echter alleen plaatsvinden door buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's), omdat automatische handhaving van buitenlandse kentekens met behulp van camera's op dit moment niet mogelijk is. Het Rijk spant zich in om ook automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, door middel van Europese regelgeving of bilaterale afspraken. Met België zijn hierover al concrete afspraken gemaakt die momenteel nader worden uitgewerkt. Overtreding leidt tot het opleggen van een geldboete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Deze wordt geïnd door het CJIB.

14.2 Monitoring

Een aantal indieners vraagt zich af hoe de effectiviteit van de maatregelen gemonitord gaat worden.

Landelijk hebben met de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) verschillende partijen, waaronder de gemeente Maastricht, afspraken gemaakt over de route naar uitstootvrije stadslogistiek. Een van de afgesproken onderdelen betreft het opstellen van een gezamenlijk monitoringsplan stadslogistiek. Aan de hand van dat plan zullen de landelijke effecten van de maatregelen worden gemeten.

Om de lokale effectiviteit van de maatregelen te monitoren wordt op basis van de cameradata het functioneren van de nul-emissiezone in beeld gebracht. Hierbij worden zaken geregistreerd als het aantal passages, het aantal passages van ZE-voertuigen, het aantal overtredingen en het aantal ontheffingen. Ook

1 ANPR: Automatic Number Plate Recognition

monitort de gemeente met behulp van RDW gegevens de ontwikkeling van het Maastrichtse wagenpark van voertuigeigenaren.

Tot slot monitort de gemeente Maastricht zelf sinds 2023 de luchtkwaliteit in de stad met behulp van een luchtmeetnet via verschillende meetpunten. Deze monitoring loopt minimaal tot 2026 en wordt naar verwachting voortgezet tot 2031.

14.3 Bebording en andere tekens

Een indiener geeft aan dat in de bebordingstekening het bord L06 op onjuiste wijze is toegepast.

Het college dankt de indiener voor zijn oplettendheid

De voorwaarschuwingen zijn op tekeningen inderdaad ten onrechte aangeduid als zijnde verkeersbord L06 van Bijlage I van het RVV 1990. De gehanteerde borden geven een vooraanduiding van de geslotenverklaring weer. Dit is feitelijk hetzelfde als de werking van bord L10.

Op autosnelwegen en autowegen wordt een dergelijke aanduiding altijd in de vorm van bord L10 geplaatst. Het uitvoeringsvoorschrift BAWB geeft geen voorschriften voor het gebruik van deze borden binnen de bebouwde kom.

De gemeente Maastricht heeft ervoor gekozen om bij voorsorteervakken en bord L06 - waar vroegtijdig een keuze van rijrichting gemaakt moet worden – een vooraanduiding aan te brengen. Dit wordt, ten behoeve van de leesbaarheid, gedaan met een extra bord naast het L06 bord.

Op de locaties waar geen voorsorteervakken aanwezig zijn, wordt in beginsel geen extra aanduiding aangebracht. Op deze locaties wordt de aanduiding van de geslotenverklaring zodanig aangebracht dat deze voldoende zichtbaar is. Voor locaties waar dit niet mogelijk is - bijvoorbeeld vanwege plaatsing nabij een VRI – wordt een extra vooraanduiding geplaatst. Dit wordt gedaan met dezelfde borden als op de andere locaties.