

## Ontwerpbesluit Zero Emissie Centrumgebied

Ruimte / Mobiliteit / 2023 - 03 001

Burgemeester en Wethouders van Maastricht

### Gelet op:

- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap dat deze bevoegdheid op grond van "Mandaatregeling Gemeente Maastricht 2010" is gemandateerd aan het afdelingshoofd Mobiliteit;
- artikel 15, lid 1, van de WVV 1994 dient er een verkeersbesluit te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) ingevolge het plaatsen en verwijderen van de in dit artikel genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 14 van het BABW, wordt de plaatsing van onderborden, zoals bedoeld in artikel 8, lid 2 en lid 3 van het BABW, in het betrokken verkeersbesluit tot uitdrukking gebracht;
- artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de gemandateerde van de korpschef van het nationale politiekorps;
- het Bestuursakkoord Onbegrensd en ontspannen inzake het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en het geleidelijk toewerken naar een emissieloze stadsdistributie;
- de Omgevingsvisie Maastricht 2040 inzake te streven naar een duurzame invulling van mobiliteit en een aantrekkelijk leefbaar centrum;
- de Green Deal ZES inzake de logistieke impact op de stad te beperken ('schoon en slim');
- de Regionale Mobiliteitsvisie inzake het doorontwikkelen van de agglomeratiekracht, het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid, duurzame mobiliteit en CO<sub>2</sub>-reductie en inclusieve mobiliteit en verbeterde collectieve bereikbaarheid;
- het Spoorboekje Luchtkwaliteit en Bereikbaarheid inzake het verminderen van de overlast van vrachtverkeer en het realiseren van een Zero Emissie Stadslogistiek (ZES);

### Overwegende dat :

De gemeenteraad van de gemeente Maastricht heeft op 30 maart 2021 besloten (registratienummer 2021-04045) een zero-emissiezone stadslogistiek in te voeren per 1 januari 2025.

Deze maatregel wordt genomen ter voorkoming of beperking van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVV 1994).

Deze maatregel wordt genomen ter bevordering van doelmatig of zuinig energieverbruik (artikel 2 lid 3 sub a WVV 1994).

Uit oogpunt van deze doelstellingen wenst de gemeente Maastricht per 1 januari 2025 een zero-emissiezone stadslogistiek in te voeren waarin slechts zero-emissie voertuigen voor het bestel- en vrachtverkeer worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355.

### Motivering:

Deze maatregel is bedoeld om de door emissies van voertuigen veroorzaakte overlast te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 55% terug te dringen.

De gemeente wil een CO<sub>2</sub>-reductie realiseren die overeenkomt met het volledige energieverbruik (elektriciteit en aardgas) van ca. 2.605 huishoudens in 2025, 16,7 kton in 2030 en 9,3 kton in 2040.

De zero-emissiezone van de gemeente is een ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen binnen het centrum van Maastricht. Binnen de zone zal een selectief toelatingsbeleid voor bestel- en vrachtverkeer worden gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen. Het gebied van de zero-emissiezone is weergegeven op de kaart in de bijlage.

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 schadelijke stoffen. Dit leidt tot gezondheidschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad.

De zero-emissiezone stadslogistiek beslaat het centrum en Wyck, exclusief de singels aan de westkant. De keuze voor deze afbakening is gebaseerd op de ruimtelijke inpasbaarheid en het effect op bereikbaarheid, de doelgroep moet primair gericht zijn op stadslogistiek en er is een gelijkspelveld tussen ondernemers in het gebied. Het gebied is herkenbaar voor weggebruikers en is van voldoende omvang om voertuigen efficiënt in te kunnen zetten.

Door het invoeren van de zero-emissiezone worden de doelstellingen van de WVV 1994 zoals eerder genoemd, gediend. Het invoeren van de zero-emissiezone is een van de maatregelen die zijn opgenomen in het Klimaatakkoord. Het is met andere woorden een essentieel onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Daarnaast is het een noodzakelijk en geschikt instrument om de CO<sub>2</sub>-reductie en verbetering van de leefbaarheid te bereiken. De invoering van deze zero-emissiezone past in een breder pakket van maatregelen, onder meer bestaande uit overslag aan de rand van de stad, de inzet van elektrische voertuigen, vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten.

#### *Gunstige effecten voor het milieu en de leefbaarheid*

Door het invoeren van de zero-emissiezone wordt de leefbaarheid van het centrumgebied verbeterd. De gemeente heeft al sinds de ondertekening van de 'Green Deal Zero Emissie' in 2014 de ambitie om door middel van Zero Emissie Stadslogistiek (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 vrachtverkeer dat in het centrum moet zijn, zorgt voor een beter luchtkwaliteit, minder geluid en een betere bereikbaarheid.

Onderzoek van Buck Consultant 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.

#### *Belangen van derden*

Vanaf maart 2020 zijn alle belanghebbenden in een zorgvuldig participatieproces geïnformeerd uitgenodigd om mee te denken. Deze aanpak heeft tot succes en draagvlak geleid bij de logistieke sector, de ondernemers en bewoners in het centrum. Ook na vaststelling van het implementatieplan wordt er nauw samengewerkt met alle belanghebbenden.

Belanghebbenden onderstrepen het belang van samenwerking tussen overheid, ondernemers en bewoners. Belanghebbenden erkennen en herkennen dat zij op elkaar zijn aangewezen. Het uitgangspunt voor de omvang van de zero-emissiezone vinden belanghebbenden goed werkbaar. Specifieke aandachtspunten en ambities zijn benoemd, onder andere: (fiets)veiligheid, duurzame mobiliteit voor werknemers en studenten, andere manieren van voorraadbeheer, effecten voor luchtkwaliteit en gezond leefmilieu en groene bevoorrading hotels. Belanghebbenden geven in overweging deze punten op te nemen in het beleid voor ondersteunende en stimulerende maatregelen.

Uit het participatieproces is gebleken dat er draagvlak is bij de betrokken belanghebbenden voor een zero-emissiezone in Maastricht.

Het in artikel 24 van de BABW bedoelde overleg met de Districtschef van politiedistrict Maastricht heeft plaatsgevonden en de politie is akkoord met dit besluit.

#### *Bebording zero-emissiezone*

De grenzen van de zero-emissiezone zullen [conform huidige RVV] aangegeven worden met de borden C22c (zone), C22c1 en C22d (zone) van Bijlage I van het RVV 1990. Medio 2024 wordt de definitieve bebording voor zero-emissiezones opgenomen in het RVV 1990.

#### Handhaving

De zero-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's).

De wijze van registratie, verwerking en verbalisering is in lijn met het beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden van het Openbaar Ministerie en wordt afgestemd met het Parket CVOM.

De handhaving gebeurt door een boa domein I of domein II conform de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar.

#### Ontheffingenbeleid en hardheidsclausule

In samenspraak met het ministerie van IenW, belangorganisaties en gemeenten wordt een Centraal Loket Ontheffingen zero-emissiezones opgezet. Bij dit landelijke loket kunnen straks ontheffingen worden aangevraagd voor gemeenten met een ZE-zone. Naar verwachting is het loket medio 2024 gereed. Gedurende de overgangsregeling die geldt tot uiterlijk 1-1-2030 zijn (naast vrijstellingen voor bestel- en vrachtauto's) naar verwachting de volgende ontheffingen beschikbaar:

- Dagontheffingen;
- Ontheffing wegens lange levertijden;
- Ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden;
- Ontheffing op basis van de hardheidsclausule;
- Ontheffing als er geen emissieloze alternatieven beschikbaar zijn (geldt alleen voor vrachtauto's);
- Ontheffing voor particuliere bestelauto;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtwagen;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen (kermis- en of circusvoertuig, bedrijfsauto met zware laadkraan, verhuisauto of vrachtwagen voor exceptioneel vervoer).

**NOTE:** *het ontheffingenbeleid wordt landelijk vastgesteld en maakt geen onderdeel uit van dit (ontwerp)verkeersbesluit. Eventueel bezwaar indienen tegen het ontheffingenbeleid kan enkel bij de definitieve bekendmaking van het Centraal Loket Ontheffingen zero-emissiezones door het ministerie of anderszins.*

Onder verwijzing naar artikel 62 en 87 van het RVV 1990 kan een belanghebbende steeds het college van burgemeester en wethouders om ontheffing van het verbod verzoeken. Het college van burgemeester en wethouders zal naar aanleiding van een dergelijk verzoek op basis van alle specifieke feiten en omstandigheden van het desbetreffende geval beoordelen of sprake is van een situatie die zo uitzonderlijk is, dat ontheffing van het verbod gerechtvaardigd is.

*Zie bijgevoegde bijlage 1 voor een toelichting op ontheffingenbeleid.*

#### Conclusie

Gezien de in dit besluit uiteengezette motivering weegt het individuele belang van een mogelijk benadeelde niet op tegen het door de invoering van deze zero-emissiezone gediende zwaarwegende algemene belang van een verbetering van de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in het belang van de gezondheid van de inwoners en de bezoeker van Maastricht door het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, te meer nu dit onderdeel is van een breder pakket van maatregelen.

#### **Procedure:**

Dit besluit wordt voorbereid met toepassing van de uniforme voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Gelet op de aard en de inhoud van dit besluit moet er rekening mee worden gehouden dat derden door dit besluit rechtstreeks in hun belang kunnen worden getroffen. Een zorgvuldige voorbereiding van het te nemen verkeersbesluit brengt dan ook met zich mee dat eenieder in de gelegenheid wordt gesteld om zienswijzen daaromtrent kenbaar te maken.

Een zienswijze kan resulteren in het wijzigen van het ontwerp. Naar verwachting wordt het definitieve verkeersbesluit in de eerste helft van 2024 gepubliceerd.

**ONTWERP BESLUIT :**

1. tot het instellen van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in het centrum en Wyck, exclusief de singels aan de westkant door het plaatsen van de borden C22c (zone) en C22d (zone) van Bijlage I van het RVV 1990 en de onderborden C22c1.

Het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Maastricht, 21 september 2023

**Zienswijzen en adviezen:**

Het ontwerp-verkeersbesluit en de daarbij behorende documenten liggen overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken op werkdagen ter inzage gelegen bij het Gemeente Loket van de gemeente Maastricht, Mosae Forum 10 te Maastricht.

Tegen dit besluit kunt u binnen 6 weken na bekendmaking in het Digitale Gemeentebblad mondeling of schriftelijk zienswijzen indienen. (Schriftelijke) zienswijze kunnen tot 2 november 2023 zowel per post als per e-mail worden ingediend, onder vermelding van het onderwerp 'Ontwerpbesluit ZES'.

Naast het indienen van een zienswijze op het ontwerp-verkeersbesluit voor de zero-emissiezone kunt u ook uw mening geven over het voorgenomen landelijke ontheffingenbeleid. Uw vragen en opmerkingen kunnen leiden tot aanvullend gemeentelijk ontheffingenbeleid.

Indiendingen per post kunnen verstuurd worden naar: het college van Burgemeester en Wethouders van Maastricht, Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht. Per e-mail via [post@maastricht.nl](mailto:post@maastricht.nl).