

Definitief besluit nul-emissiezone stadslogistiek

Ruimte / Mobiliteit / 2024-649452
Burgemeester en Wethouders van Maastricht

Dit besluit vervangt het verkeersbesluit gepubliceerd op 26 april 2024, onder nummer 186304, in verband met een onjuiste ondertekening en beroepsprocedure. De periode voor het instellen van beroep blijft ongewijzigd.

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;
- 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 door ontwikkelen van de agglomeratiekracht, het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid, duurzame mobiliteit en CO₂-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 op 30 maart 2021 heeft besloten (registratienummer 2021-04045) een zero-emissiezone (hierna nul-emissiezone) voor 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).

De gemeente Maastricht uit oogpunt van deze doelstellingen per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor stadslogistiek wenst in te voeren waarin alleen nul-emissie bedrijfs- en vrachtauto's 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.

Uit de gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en de inspraakreacties op de verschillende verkeersbesluiten naar voren is gekomen dat voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) de afschrijftermijn langer blijkt dan de wettelijke overgangsregeling toelaat. Dit geldt in het bijzonder voor ondernemers waarvan het voertuig niet veel kilometers maakt, zoals kleinere niet-transport ondernemers, terwijl de technische en financiële belemmeringen wel vergelijkbaar zijn met die van de categorie opleggertrekkers.

Inmiddels op landelijk niveau door de UAS-partijen zoals de gemeenten en brancheorganisaties daarom gezamenlijk is besloten om voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) eenmalig een aanvulling te maken op de wettelijk geldende overgangsregels. Deze aanvulling bestaat eruit dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 toegang hebben tot de nul-emissiezone tot 1 januari 2028.

Het college het wenselijk vindt om zich aan het landelijke standpunt te confirmeren en daarom deze aanvulling zal overnemen;

Het college van oordeel is dat er daarmee een gelijk speelveld ontstaat voor de groepen 'overige vrachtauto's' en opleggertrekkers zonder dat daarbij de prikkel om te verschonen wordt weggenomen en er ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel deels overgestapt zijn op schone niet-opleggertrekkers.

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 vergeleken met 1990.

De gemeente wil met deze maatregel een jaarlijkse CO₂-reductie realiseren van 10,6 kiloton in 2025, 16,7 kiloton in 2030 en 9,3 kiloton in 2040.

De nul-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 bedrijfs- en vrachtauto's worden gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen.

Dagelijks rijden er ruim 500 vrachtauto's en ruim 2.100 bedrijfsauto'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. Dit leidt tot gezondheidsschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad.

De nul-emissiezone voor 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. Het gebied van de nul-emissiezone is weergegeven op het bebodingsplan dat als bijlage 1 aan dit besluit is gehecht.

Door het invoeren van de nul-emissiezone worden de doelstellingen van de WVV 1994 zoals eerdergenoemd, gediend. Het invoeren van de nul-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 CO₂-reductie en verbetering van de leefbaarheid te bereiken. De invoering van deze nul-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 nul-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.

Informatie, participatie en communicatie

Voor een zorgvuldig informatie- en participatieproces is Maastricht vroegtijdig in 2020 gestart met www.zesmaastricht.nl. Op deze website worden landelijke (www.doehetzero.nl en www.opwegnaarzes.nl) en lokale informatie bij elkaar gebracht. Voor een brede en stelselmatige informatievoorziening worden de communicatiekanalen van gemeente Maastricht en Zuid-Limburg Bereikbaar ingezet (websites, doelgroepgerichte nieuwsbrieven en publicaties in print en op social media). De informatie is gericht op overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen voor de nul-emissiezone en op alternatief vervoer, gebruik van stadshubs en gebundelde bevoorrading; minder kilometers en schonere kilometers.

In 2020 en 2021 is een uitgebreid participatieproces doorlopen met een representatieve vertegenwoordiging van belanghebbenden uit de horeca, retail, ondernemers, bedrijven, bewoners en studenten. Betrokkenen hebben onder leiding van specialisten samengewerkt in plenaire bijeenkomsten en doelgroepgerichte bijeenkomsten voor Binnenstad en Logistiek. Ter afsluiting hebben 22 bedrijven en belangengorganisaties een Akte van Ambitie ondertekend.

In 2021 en 2022 is volop ingezet op stelselmatige informatievoorziening met bijeenkomsten voor de binnenstad Maastricht en voor logistieke bedrijven op Zuid-Limburgse schaal en met een campagne gericht op bestelbussen en vrachtauto's. Logistiek makelaars hebben in persoonlijke gesprekken gratis advies op maat gegeven.

In 2023 zijn georganiseerd: stadslogistieke cafés voor ondernemers, kentekencheck in de binnenstad, bijeenkomsten voor en ontmoetingen met ambulante handel, zorginstellingen, evenementenbranche en culturele instellingen.

Op basis van RWD-gegevens heeft de gemeente een brief gestuurd aan alle eigenaren van bestelauto's met een emissieklasse 4 of lager. Gaandeweg heeft de informatievoorziening richting ambulante handel en de kleinere bedrijven met een eigen bestelbus steeds meer aandacht gekregen.

Op de terinzagelegging van het ontwerp-verkeersbesluit volgde een campagne voor alle ondernemers. De mogelijkheid om te reageren op het concept-ontheffingenbeleid heeft nog extra reacties opgeleverd waarmee gemeenteraad en college het ZES-beleid in 2024 hebben aangescherpt. De centrale informatie op www.zesmaastricht.nl is inmiddels ook verkrijgbaar in het Engels, Duits en Frans. Volgend op dit besluit volgt opnieuw een voorlichtingscampagne voor alle ondernemers. Ook zullen er opnieuw bijeenkomsten worden georganiseerd en kunnen ondernemers een advies op maat krijgen via logistieke makelaars.

Voor ondernemers zijn daarnaast nationale subsidies zoals SEBA en AanZet beschikbaar om hen financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen heeft in haar brief van 13 juni 2023 aan de Tweede Kamer een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. De verwachting van de staatssecretaris is dat deze medio 2024 gereed zal zijn;

Bebording en handhaving

De grenzen van de nul-emissiezone zullen aangegeven worden met de borden C22c (zone), C22c1 en C22d (zone) van Bijlage I van het RVV 1990. Het bebordingsplan is opgenomen als bijlage 1.

De grenzen van de nul-emissiezone zijn het gebied omsloten door:

- Aan de westzijde van de Maas: Fransensingel, Frontensingel, Statensingel, Hertogsingel, Prins Bisschopssingel, J.F. Kennedysingel,
- Aan de oostzijde van de Maas: Noorderbrug, François de Veijestraat, spoor (inclusief Scharner-tunnel), Duitsepoort, Sphinxlunet, Heugemerweg, Jonkheer Ruysstraat, Renier Nafzgerstraat en verkeersplein Avenue Ceramique/Limburglaan.

De verwachting is dat voor het invoeren van een nul-emissiezone het huidige verkeersbord C22c in het RVV 1990 op termijn vervangen zal worden door een nieuw verkeersbord maar dat uit deze wijziging geen nieuwe rechtsgevolgen zullen voortvloeien.

De nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's 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 'beoordelingskader parket CVOM voor digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden (d.d. 18 april 2023)' 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.

De eerste maanden zullen alleen waarschuwingen gestuurd worden zodat ondernemers kunnen wennen aan de nieuwe toegangseisen.

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.

De betreffende wegen zijn in beheer en onderhoud bij de gemeente Maastricht.

Overgangsregeling en vrijstellingen

De gemeente Maastricht volgt de landelijke lijn over de exacte spelregels van het invoeren van een nul-emissiezone en conformeert zich aan de afspraken volgend op de landelijke harmonisatie van de Milieuzones en nul-emissiezones;

De Rijksoverheid hecht er waarde aan om de nul-emissiezones in Nederland zo in te voeren dat ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bedrijfs- en vrachtauto. Daarom zijn per 1 juli 2023 in artikel 86e van het RVV 1990, gepubliceerd in Staatsblad 2023 nummer 241, de volgende overgangsregelingen opgenomen:

- *Bedrijfsauto's emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de nul-emissiezone;*
- *Bedrijfsauto's emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de nul-emissiezone;*
- *Opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de nul-emissiezone;*
- *Overige vrachtauto's emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de nul-emissiezone.*

Aanvullend hebben ook overige vrachtauto's, zijnde niet oplegger-trekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing.

Uit de landelijke regelgeving volgt dat de volgende specifieke voertuigcategorieën per 1 januari 2025 vrijgesteld zijn tot 1 januari 2030. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

- *Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;*
- *Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen; Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;*
- *Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15,16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.*

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in.

Ontheffingenbeleid

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingsstelsel. Om dit te bewerkstelligen wordt een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Daarnaast is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. Om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen is de Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket opgesteld, die door Maastricht op 1 juni 2023 is ondertekend.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht heeft aanvullende ontheffingsmogelijkheden vastgesteld. Deze gemeentespecifieke ontheffingen zijn samen met de overige langdurige en dagontheffingen vastgelegd in het 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'. Het ontheffingenbeleid is opgenomen als bijlage 2.

Zienswijze

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp-verkeersbesluit is op 21 september 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nr. 403087. Deze is digitaal in te zien via de website officiële bekendmakingen en heeft ter inzage gelegen. Hierop

zijn eenenzeventig zienswijzen ingediend. In de nota van beantwoording is ingegaan op de zienswijzen. Deze is opgenomen als bijlage 3.

De ingediende zienswijzen hebben geleid tot enkele (beperkte) wijzigingen in het besluit. De belangrijkste wijziging betreft de verruiming van de ontheffing voor bakwagens. De ingediende zienswijzen hebben daarnaast een belangrijke bijdrage geleverd aan het tot stand komen van het hierboven toegelichte 'Ontheffingenbeleid ZES Maastricht'.

Conclusie

Het college laat de beschreven milieu- en gezondheidsbelangen prevaleren boven het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en andere mogelijke nadelige (economische) gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden.

De mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Maastricht en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, met name voor kinderen, ouderen en mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, en het terugdringen van de CO₂-uitstoot.

De landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies zoals hierboven beschreven, maken 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 treffen van een verkeersmaatregel is een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven.

BESLUIT:

1. tot het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's 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;
2. te bepalen dat aanvullend op de landelijke wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder b van het Tijdelijk besluit nul-emissiezones, ook overige vrachtauto's, zijnde niet oplegger-trekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 23 april 2024.

de secretaris, G.J.C. Kusters

de burgemeester, W.A.G. Hillenaar

Mededelingen

Beroep

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na datum publicatie in het gemeenteblad een gemotiveerd beroepschrift indienen bij:

De Rechtbank Limburg
Sector Bestuursrecht
Postbus 1987
6201 BZ Maastricht

U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de website voor de precieze voorwaarden.