



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Start Zero Emissie Stadslogistiek

DATUM
25 mei 2020
Verzonden: 27-05-2020

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
DJM (Dirk) Bellens

TELEFOONNUMMER
043 - 350 49 67

ONZE REFERENTIE
2020-14525

E-MAILADRES
Dirk.Bellens@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 41 41

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Met deze brief wil ik u graag kennis laten nemen hoe richting 2025 Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ingevoerd kan worden. ZES past binnen de gemeentelijke opgave om de transitie naar duurzame energie te stimuleren. Een strakke planning is vereist omdat belanghebbenden zoals bedrijven vier jaar nodig hebben om hun wagenpark en bedrijfsvoering aan te passen. Bovendien staat de planning onder druk door de gevolgen van de huidige (gezondheids)crisis.

Genomen besluiten en reeds ingezet beleid

In 2014 heeft de gemeente Maastricht de **Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (GDZES)** ondertekend. GDZES staat voor een slimmere distributie van goederen met schonere voertuigen. Doel is zoveel mogelijk emissievrije stadslogistiek in de stadskernen in 2025 te realiseren.

In het **Nationaal Klimaatakkoord** is de doelstelling specifieker gemaakt: door invoering van een zero-emissie stadsdistributie in de 30 tot 40 grootste gemeenten zal per 2030 één megaton CO₂ per jaar worden bespaard. Om dit te bereiken dienen deze gemeenten per 2025 een zero-emissie zone stadslogistiek te hebben, waarover de Raad in 2020 een besluit dient te nemen. Het besluit betreft de definitieve aankondiging van ZES per 2025. Volgens de landelijke kaders is het de bedoeling dat ZES en de ZE zone per 1-1-2025 operationeel zijn. Ook moeten belanghebbenden 4 jaar de tijd hebben om zich op de invoering voor te bereiden. Concreet betekent dit dat het Raadsbesluit over de definitieve aankondiging 4 jaar vóór de daadwerkelijke invoering genomen moet worden.

Het besluit GDZES is ook onderdeel geworden van de **Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT)** tussen Regio en Rijk (najaar 2019) en sluit aan bij ons **coalitieakkoord** "Onbegrensd en ontspannen" 2018-2022 en de **Omgevingsvisie** Maastricht 2040 over een duurzame, bereikbare en gezonde stad.

In het verlengde van GDZES is de afgelopen jaren via Zuid-Limburg Bereikbaar publiek-privaat samengewerkt aan het uitvoeren van een programma gericht op bereikbare, vitale en leefbare regio. Het meerjarenprogramma is opgenomen in de **uitvoeringsagenda** "Slim, Duurzaam en Veilig Zuid-Limburg" 2019-2022 en is onlangs door de Raad geaccordeerd. De verkenning naar Zero-emissie stadslogistiek en het opstellen van een implementatieplan is onderdeel van dit meerjarenprogramma.



DATUM
25 mei 2020

Wat is de ambitie en doel van Zero Emissie Stadslogistiek?

Samen met ondernemers, inwoners, logistieke partners en belangenorganisaties wil de gemeente Maastricht blijven werken aan een gezond en aantrekkelijk stadscentrum en aan economische vitaliteit. Een meer efficiënte en duurzame aanpak van alle bestel- en vrachtverkeer dat in het stadscentrum moet zijn, zorgt voor vele voordelen waaronder een betere luchtkwaliteit, minder geluid, een betere bereikbaarheid. Zero Emissie Stadslogistiek levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, leefbare en economisch vitale stad.



Wat is het verschil tussen een zero-emissie-zone (ZE-zone) stadslogistiek en een milieuzone?

Het instellen van zero-emissie-zone en een milieuzone zijn geheel van elkaar losstaande trajecten en kunnen ook los van elkaar worden ingevoerd. Ze hebben elk een eigen impact en eigen vormen van handhaving zijn mogelijk. Het instellen van een ZE-zone voor stadslogistiek is één van de pijlers om Zero Emissie Stadslogistiek tot een succes te maken. Bij een ZE-zone gaat het concreet om een vracht- en bestelvoertuigen die bedrijfsmatig in het stadscentrum moeten zijn. De uitwerking van de regeling is in elke gemeente hetzelfde. Bij een milieuzone gaat het om oude dieselpersonenauto's, bestel- en vrachtwagens en bussen die worden uitgesloten in de milieuzone. Elke gemeente apart kan bepalen welke emissieklassen worden uitgesloten.

Wat gaan we doen en wanneer?

Op basis van de genomen besluiten (GDZES en BO-MIRT) en ingezet beleid gaan we in kaart brengen op welke manier Zero Emissie Stadslogistiek uitgevoerd kan worden en welke stappen daarvoor nodig zijn. Het resultaat wordt vervat in een implementatieplan voor ZES. Dit gebeurt vanuit het uitvoeringsprogramma "Slimme, Duurzame en Veilige mobiliteit" (2019-2022) van het programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar. De vertrouwde stadsaanpak Maastricht Bereikbaar is een van de projecten van het programmabureau. De uitvoering sluit aan bij landelijke kaders voor aanpak, kennisdeling (SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek SPES) en wet- en regelgeving.

De aanpak voor het opstellen van het implementatieplan bestaat uit 3 hoofdstappen:

1. Voorfase;
2. Het opstellen van het implementatieplan;
3. Besluitvorming door College en Raad.

Bij het opstellen van het implementatieplan wordt nadrukkelijk ingezet op het verkrijgen van draagvlak bij belanghebbenden zoals binnenstadpartners, bewoners en logistieke partners.

Wordt rekening gehouden met de huidige (gezondheids)crisis?

Net voor het uitbreken van het coronavirus waren we via verschillende voorbereidende gesprekken gekomen tot een uitgebalanceerde en werkbare vertegenwoordiging van binnenstadpartners, bewoners en logistieke partners. Recent is een aantal van hen telefonisch gepolst over een online werkwijze. Vervolgens gaven aan Zero Emissie Stadslogistiek juist nu belangrijk te vinden. Ze willen zich inzetten om vertraging te voorkomen. Dit betekent dat de bijeenkomsten met de belanghebbenden tot de zomervakantie (week 31) zoveel mogelijk in digitale vorm zullen verlopen. Zorgvuldigheid blijft bij deze werkwijze voorop staan.

Wat willen we bereiken?

Voor het implementatieplan willen we antwoord krijgen op de volgende vragen:

- a) Wat zijn de voor- en nadelen van ZES en een ZE-zone stadslogistiek?



DATUM
25 mei 2020

- b) Wat is de meest geschikte geografische ZE-zone en omvang en wat zijn de daaraan gekoppelde randvoorwaarden?
- c) Wat is de beste manier van handhaving en toezicht van de ZE-zone?
- d) Zijn er subsidiemogelijkheden voor dekking van de kosten?
- e) Wat zijn de effecten van ZES en ZE-zone zowel in (investerings)kosten als op luchtkwaliteit en klimaat?
- f) Welke flankerende maatregelen zijn nodig bij de uitvoering en wat zijn daarvan de kosten?
- g) Welke vervolgstappen en procedures zijn nodig om een ZE-zone per 1-1-2025 te implementeren?

Besluitvorming

Het uiteindelijke besluit over het implementatieplan met de bovengenoemde onderdelen zal genomen worden door College en Raad. Op hoofdlijnen betreft het College- en Raadsbesluit de aankondiging van de ZE-Zone per 1-1-2025 aan de hand van het implementatieplan. Gelet op de huidige gezondheidscrisis en in verband met de zorgvuldigheid van het proces van opstellen van de inhoud van te implementatieplan het betrekken van belanghebbenden, is op dit moment niet met zekerheid te zeggen dat de invoerdatum 1-1-2025 gehaald zal worden.

U kunt het hele proces volgen via <https://www.logistiekbereikbaar.nl/nl/producten-en-projecten/zero-emissie-stadslogistiek-maastricht/>.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.