



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Onderzoek meerwaarde combinatie milieuzone
en zero emissie zone
BEHANDELD DOOR
AJJ (Astrid) Vermeulen

DATUM
20 december 2022
Verz. 23 december 2022
TELEFOONNUMMER
043 350 4402

BIJLAGEN
1
ONZE REFERENTIE
2022.18617

E-MAILADRES
Astrid.Vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Uw raad heeft op 30 maart 2021 het besluit genomen om een zero emissie zone (ZE-zone) voor stadslogistiek in te voeren per 1 januari 2025. In de ZE-zone is vanaf 2025 alleen nog emissievrij bestel- en vrachtverkeer toegestaan. Tot 2030 gelden nog overgangsregelingen voor relatief nieuwe en schone voertuigen. Er is veel steun voor de invoering van de ZE-zone en de integrale aanpak bij het bedrijfsleven.

De voorbereidingen voor de invoering zijn opgestart en er is een projectteam belast met de implementatie. Bij deze voorbereidingen wordt, bijvoorbeeld bij de aanschaf van de camera's en de handhavingsssoftware, rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van de ZE-zone. Daarnaast wordt landelijk al gewerkt aan een uitbreiding van de ZE-zone met touringcars en taxi's en wordt er gesproken over een uitbreiding met personenauto's op de langere termijn.

Op 10 mei 2022 is in een stadsronde door milieudefensie Maastricht en andere partijen een oproep gedaan om naast deze zero emissiezone ook een milieuzone in te voeren. Tijdens deze stadsronde bleek dat er onduidelijkheid was over wat een milieuzone is en wat de reikwijdte is van het besluit dat door de raad is genomen op 14 mei 2019¹. Naar aanleiding daarvan heeft mijn voorganger nog een raadsinformatiebrief laten opstellen waarin dit besluit nader is toegelicht².

Onderzoek meerwaarde milieuzone

In het nieuwe bestuursakkoord is vervolgens afgesproken dat bekeken wordt of de milieuzone een effectieve maatregel kan zijn om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Daarbij wordt ook gekeken naar de koppelkansen met de Zero Emissie zone voor Stadslogistiek (ZES), onder meer op het gebied van de daarvoor benodigde (camera)techniek.

De resultaten van het onderzoek liggen nu voor.

Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de onderzoeken die gedaan zijn in 2016 en 2018 ter voorbereiding van het raadsbesluit in 2019. Mocht worden besloten een milieuzone voor personenauto's in te willen voeren zullen deze onderzoeken moeten worden vernieuwd, omdat de gebruikte gegevens niet meer actueel zijn en er in de loop der tijd al een verdere verschooning van het wagenpark heeft plaatsgevonden.

In dit onderzoek worden de volgende twee onderzoeksvragen beantwoord:

1. [01 - Raadsvoorstel 3-2019 - Voorstel milieuzone Maastricht - raadsvoorstel.pdf \(parlaeus.nl\)](#)
2. [RIB - Afdoening toezegging stadsronde 10 mei 2022 over Milieuzone Maastricht.pdf \(parlaeus.nl\)](#)

Hoe groot is de meerwaarde van het instellen van een milieuzone voor personenvoertuigen naast de Zero Emissie zone voor stadslogistiek die nu in voorbereiding is?

Wat zijn de koppelkansen bij het instellen van een milieuzone met de implementatie van de Zero Emissie zone voor stadslogistiek? Zowel qua techniek als qua implementatieproces?

De beantwoording van deze vragen vindt u in bijgevoegd onderzoeksrapport³ van Buck Consultants International.

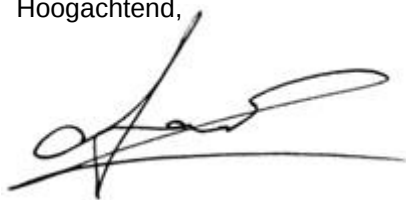
Overige maatregelen

Naast de ZE zone wordt er op dit moment hard gewerkt aan de invoering van andere maatregelen die de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van Maastricht verbeteren, waaronder PenR. In 2019 zijn deze maatregelen, op verzoek van de raad, overzichtelijk bij elkaar gezet in het Spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid.

Ik zal ervoor zorgdragen dat er begin 2023 een actualisatie van dit spoorboekje plaatsvindt, waarin ook de gezondheidswinst van de projecten duidelijk wordt meegenomen. Ook wordt reeds gewerkt aan het uitbreiden van PenR conform het raadsbesluit actieplan parkeren op afstand.

Mocht u een nadere toelichting op het onderzoek willen dan hoor ik dat graag van u.

Hoogachtend,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'John Aarts', with a stylized flourish at the end.

John Aarts,
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality



**Buck
Consultants
International**

Onderzoek meerwaarde combinatie Milieuzone en Zero Emissie zone in binnenstad van Maastricht

Inhoud

Blz.

1	Introductie	1
2	Meerwaarde Milieuzone personenauto's	4
3	Koppelkansen Milieuzone met Zero Emissie zone Stadslogistiek	10
4	Conclusie	13

Opgesteld op verzoek van:
Gemeente Maastricht

Buck Consultants International
Nijmegen, december 2022

1 **Introductie**

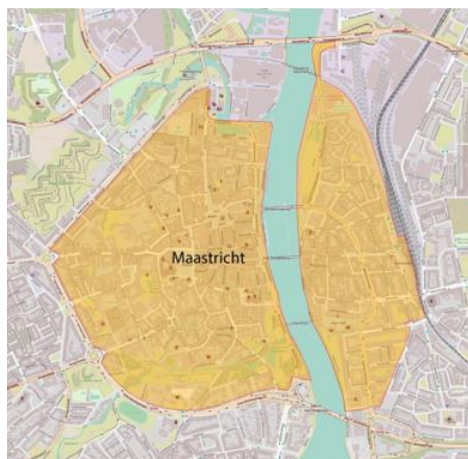
1.1 Aanleiding

De gemeente Maastricht heeft in 2021 het besluit genomen om een Zero Emissie zone voor de Stadslogistiek in te voeren per 1 januari 2025. De voorbereidingen voor invoering zijn opgestart en er is een projectteam belast met de implementatie.

Er is veel steun voor de invoering van de ZE zone en de integrale aanpak bij het (logistieke) bedrijfsleven, dat zich onder meer uit in de onderschrijving van de zogenaamde Akte van Ambitie.

Tevens is de milieuzone op de Statensingel voor het vrachtverkeer dit jaar (1/1/2022) aangescherpt naar emissieklasse 6, conform geharmoniseerde landelijke wetgeving.

Figuur 1 Geografische afbakening beoogde Zero Emissie zone in de binnenstad van Maastricht



Bron: Implementatieplan Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht (BCI, 2021)

In de ZE zone voor stadslogistiek is vanaf 2025 in principe alleen nog emissievrij bestelauto en vrachtautoverkeer toegestaan. De ZE zone geldt niet voor personenauto's of andere type voertuigen.

Wat is een Zero Emissie zone?



Na invoering van de Zero Emissie zone zijn in principe alleen nog emissievrije bestelauto's en vrachtauto's toegestaan in de binnenstad. Wel gelden er tot 2030 nog een aantal overgangsregelingen voor relatief nieuwe en schone voertuigen. Deze overgangsregelingen zijn landelijk afgesproken. De Zero Emissie zone Stadslogistiek geldt niet voor personenauto's of andere type voertuigen.

De Zero Emissie zone voor stadslogistiek is één van de klimaatakkoord maatregelen en heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen (CO₂) en schadelijke stoffen (stikstofoxiden, fijnstof, roet) door verkeer te verminderen. De Zero Emissie zone Stadslogistiek draagt dus ook bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Beoogd is dat 30 tot 40 gemeenten een zone invoeren om samen in 2030 ongeveer 1,0 Megaton CO₂-uitstoot te besparen. In Maastricht leidt de besparing in 2025 tot 10,6 kiloton en in 2030 tot 16,7 kiloton. Dit is 1,7% van de landelijke opgave voor ZES. Inmiddels hebben 28 gemeenten een besluit daartoe genomen en van een aantal gemeenten is bekend dat een besluit in voorbereiding is.

Wat is een Milieuzone?



Een milieuzone maakt het mogelijk om de meest vervuilende dieselveertuigen te weren uit delen van de stad met als doel de leefbaarheid, met name op het punt van de luchtkwaliteit, te verbeteren. De toegang tot een milieuzone is gekoppeld aan de emissieklasse van een voertuig. Gemeenten besluiten zelf of zij een milieuzone invoeren en voor welke voertuigcategorieën zij dat doen.

Sinds 1 januari 2020 is er nieuwe landelijke regelgeving van kracht ten behoeve van de harmonisatie van milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's, taxi's, vrachtauto's en bussen met een dieselmotor. Alle gemeenten met een milieuzone voor deze categorieën voertuigen zijn gehouden aan de nieuwe regelgeving (bron: Evaluatie Harmonisatie Milieuzone, 2022).

De ZE zone zorgt voor een betere luchtkwaliteit door vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen door bestel- en vrachtverkeer. Toch leeft in de stad de vraag om naast een Zero Emissie zone voor stadslogistiek ook een milieuzone voor personenauto's in te stellen.

Naar aanleiding van deze vraag is op 10 mei een stadsronde gehouden waar meerdere belanghebbenden hebben aangegeven dat zij er voorstander van zijn om toch ook een milieuzone in te stellen in de stad. Daartegenover stonden belanghebbenden die aangaven dat een milieuzone nauwelijks effect heeft op de luchtkwaliteit, terwijl de kosten hoog zijn. Er bleek tijdens de discussie veel verschil van inzicht te bestaan over de effecten van de milieuzone op de luchtkwaliteit aanvullend op de Zero emissie zone stadslogistiek en ook over de hoogte van de kosten. Als immers gebruik gemaakt kan worden van dezelfde camera's dan zouden de kosten slechts beperkt zijn was het beeld.

Naar aanleiding daarvan is in het recente coalitieakkoord van Maastricht opgenomen dat er een onderzoek zal komen naar de mogelijke meerwaarde voor een milieuzone en de mogelijke koppelkansen qua camera's etc. met de ZE zone.

Mogelijkheden gemeenten cf. geharmoniseerde milieuzone wetgeving

De strengste norm die gemeenten vanaf 1 januari 2025 kunnen hanteren voor het invoeren van een **milieuzone personenauto's** is diesel emissieklasse 5. Dieselvoertuigen met een datum eerste toelating van 1 september 2009 zijn dan toegelaten. Het is binnen de huidige landelijke regels van de harmonisatie milieuzones niet mogelijk om als gemeente strengere normen te hanteren.

Aanvullend op dit onderzoek voor Maastricht heeft BCI gekeken naar de invoering van milieuzones en Zero Emissie zones in andere Nederlandse steden. Begin 2022 waren er 15 gemeenten met een milieuzone vracht. Daarvan hebben vier gemeenten ook een milieuzone voor personenauto's (Amsterdam, Utrecht, Arnhem, Den Haag). In Rotterdam is de Milieuzone voor personenauto's opgeheven. Eindhoven voert vanaf 1/1/2025 een Milieuzone voor personenauto's in (Bron: Evaluatie harmonisatie milieuzones, 2022).

1.2 Vraagstelling

De Gemeente Maastricht heeft Buck Consultants International (BCI) gevraagd de onderstaande vragen te beantwoorden:

Vraag 1

Hoe groot is de meerwaarde van het instellen van een milieuzone voor personenauto's naast de Zero Emissie zone voor stadslogistiek die nu in voorbereiding is?

Vraag 2

Wat zijn de koppelkansen bij het instellen van een milieuzone met de implementatie van de Zero Emissie zone voor stadslogistiek? Zowel qua techniek als qua implementatieproces?

Er is gekozen om deze vragen te beantwoorden op basis van analyse van de onderzoeken naar een milieuzone in Maastricht die in 2016 en 2017 zijn uitgevoerd en het raadsvoorstel uit 2019. In deze notitie leest u de resultaten van die analyse.

Hoofdstuk 2 gaat in op de meerwaarde van het toevoegen van een milieuzone voor personenauto's aan de ZE zone voor stadslogistiek (bestelauto's en vrachtauto's). Dit is gebeurd door in de eerdere onderzoeken na te gaan wat het geraamde meerwaarde is van het invoeren van de norm diesel personenauto's Euro 4 of hoger (onderzocht in 2016) en/of diesel personenauto's Euro 5 of hoger (onderzocht in 2018).

Hoofdstuk 3 gaat in op de koppelkansen (en kosten) van het combineren van de milieuzone voor personenauto's met de Zero Emissie zone voor stadslogistiek. Hoofdstuk 4 bevat de belangrijkste conclusies.

2 Meerwaarde Milieuzone personenauto's

2.1 Maatregelen luchtkwaliteit Maastricht (2016)

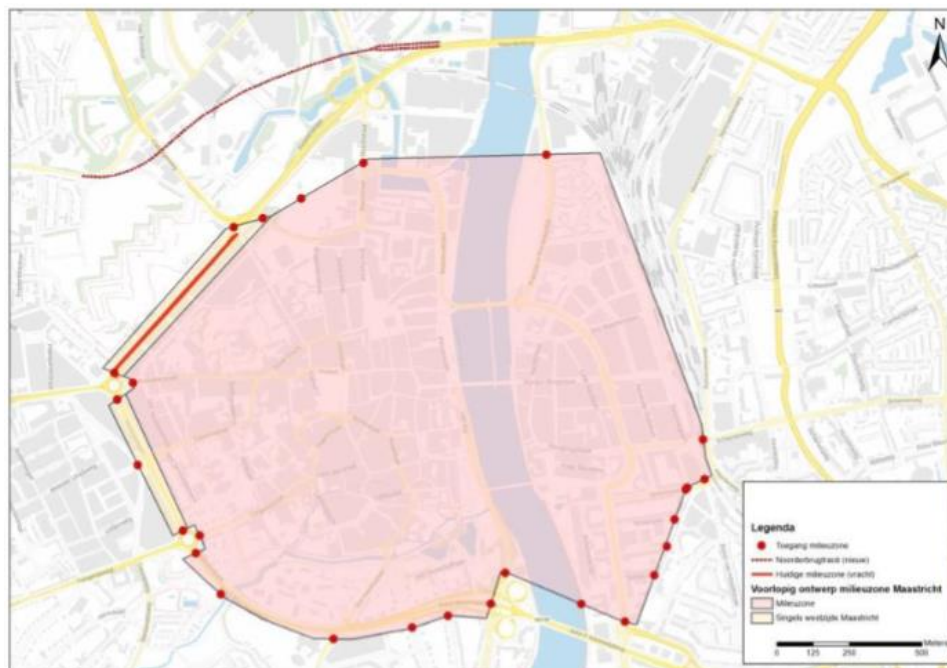
In 2016 is door onderzoeks- en adviesbureau Royal HaskoningDHV (RHDHV) een verkenning uitgevoerd naar maatregelen die de gemeente kan treffen om de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren. Uit de verkenning is gebleken dat de gemeente vooral invloed kan uitoefenen op de concentraties van schadelijke stoffen (fijnstof, stikstofdioxiden, roet) in de lucht door de uitstoot van verkeer in de stad te verminderen. De uitbreiding van de milieuzone was daarbij naar voren gekomen als één van de maatregelen om de uitstoot (en concentratie) van schadelijke stoffen in de lucht te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren.

Scope

De onderzoekers van RHDHV hebben onderzocht wat de meerwaarde was van deze uitbreiding voor de luchtkwaliteit. De scope van hun onderzoek betrof:

- Het uitbreiden van de geografische afbakening van de milieuzone op de Statensingel naar het gebied binnen de singels en de binnenstad.
- Het uitbreiden van de reikwijdte van de milieuzone van enkel vrachtauto's naar vrachtauto's, bestelauto's en personenauto's.
- De minimale toegangseis was in het strengste scenario (op dat moment) emissieklasse Euro 4.

Figuur 2 Geografische afbakening beoogde uitbreiding Milieuzone in het onderzoek in 2016



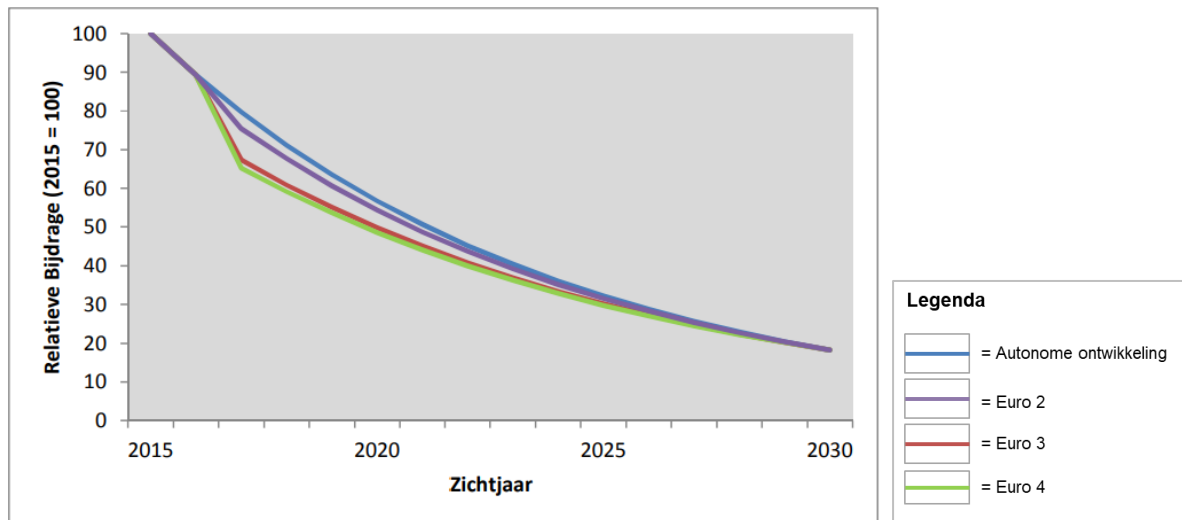
Bron: Maatregelen Luchtkwaliteit Maastricht (RHDHV, 2016)

Projecteffect luchtkwaliteit

Het onderzoek van Royal HaskoningDHV liet zien dat via de uitbreiding van de milieuzone vanaf 2018 een effect op luchtkwaliteit bereikt kon worden.

In figuur 3 is, ter illustratie, van het effect van de invoering van een milieuzone over tijd de relatieve bijdrage van de milieuzone op de uitstoot van roet (EC) door personenauto's weergegeven.

Figuur 3 Relatieve bijdrage milieuzone aan reductie uitstoot roet (EC) door personenauto's



Bron: Maatregelen Luchtkwaliteit Maastricht (RHDHV, 2016)

Uit de figuur valt af te lezen dat bij invoering van een milieuzone in 2018 de uitstoot van roet door personenauto's op dat moment met 20%-punt kon worden teruggebracht.

De figuren laten ook zien dat de impact van de milieuzone, met Euro 4 als minimale toelatingseis, over tijd snel afneemt. Dit komt doordat ook zonder een milieuzone oude voertuigen door automobilisten worden vervangen voor nieuwere voertuigen. Dit effect over tijd staat bekend als de autonome verschoning van het wagenpark.

In 2025 bedraagt het resterende effect van de milieuzone eis emissieklasse Euro 4 (voor roet) nog slechts 5%-punt voor personenauto's. Op de andere maatgevende stoffen (fijnstof, stikstof) was dit effect beduidend lager.

De conclusie van Royal HaskoningDHV is dan ook: *“De potentiële winst van verkeersgerelateerde luchtkwaliteitsmaatregelen is het grootst voor de korte termijn (2-5 jaar, vanaf 2017). Het effect van het maatregelenpakket (milieuzone met Euro 4-norm) treedt in ieder geval 5 jaar na invoering van de milieuzone in 2017 op en sluit daarna langzaam aan bij de autonome verschoning van het wagenpark. Het effect van de maatregel neemt op de middellange- en lange termijn sterk af.”*

2.2 Effectberekeningen Milieuzone Maastricht (2017)

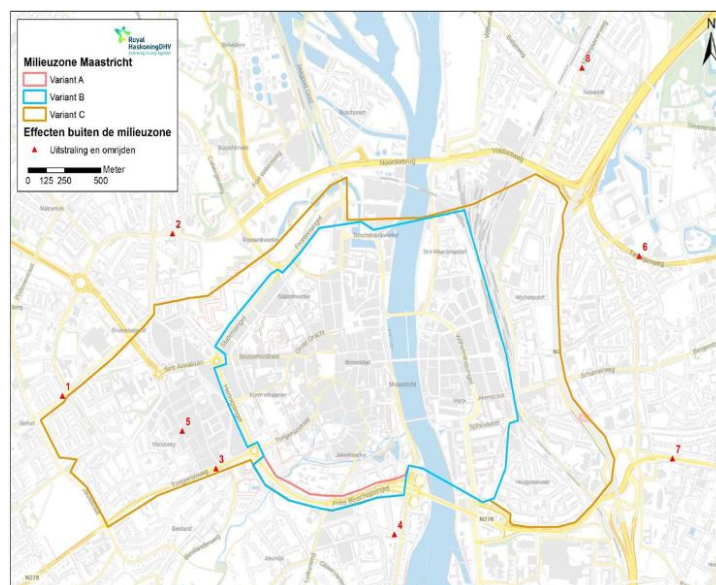
In 2017 is voor de tweede keer onderzoek uitgevoerd naar de effecten van uitbreiding van de milieuzone naar de binnenstad. Hierbij is ook voor het eerst de impact van maatregelen op het gebied van Zero Emissie Stadslogistiek onderzocht. Het onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit werd wederom uitgevoerd door RHDHV.

Scope

De onderzoekers van RHDHV hebben onderzocht wat de impact was van een combinatie van milieuzone en zero emissie zone maatregelen. De scope van het onderzoek betrof ditmaal:

- Het uitbreiden van de geografische afbakening van de milieuzone op de Statensingel in drie geografische varianten (zie figuur 4). In voorliggende studie focussen we op de effecten van Variant A, omdat deze het meest lijkt op de Zero Emissie zone Stadslogistiek die nu wordt geïmplementeerd.
- Minimale toegangseisen voor personenauto's: diesel Euro 4 in 2020 en diesel Euro 5 in 2025 en volledig emissievrij aan de pijp in 2030¹
- Minimale toegangseisen voor bestelauto's: diesel Euro 4 in 2020 en diesel Euro 5 in 2025 en volledig emissievrij aan de pijp in 2030.
- Minimale toegangseisen voor vrachtauto's: diesel Euro 4 in 2020 en diesel Euro 6 in 2022 en volledig emissievrij aan de pijp in 2025.

Figuur 4 Geografische afbakening beoogde uitbreiding Milieuzone in het onderzoek in 2018



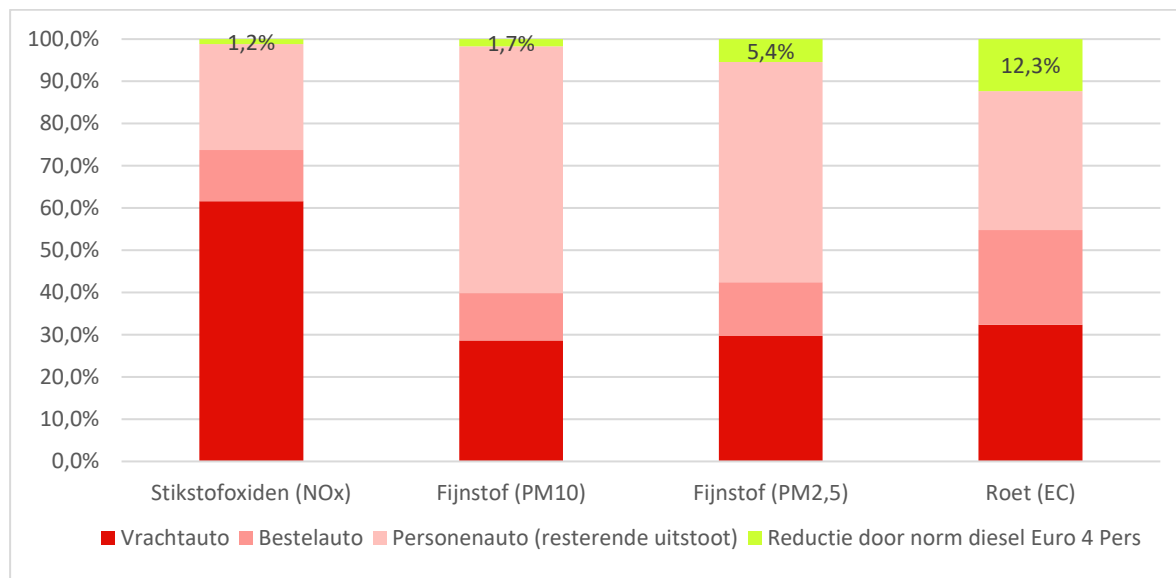
Bron: Effectberekeningen Milieuzone Maastricht (RHDHV, 2018)

¹ Het invoeren van een 'zero emissie eis' voor personenauto's is op basis van de huidige geharmoniseerde milieuzone wetgeving, cf. Reglement Verkeersregels & Verkeerstekens, niet mogelijk.

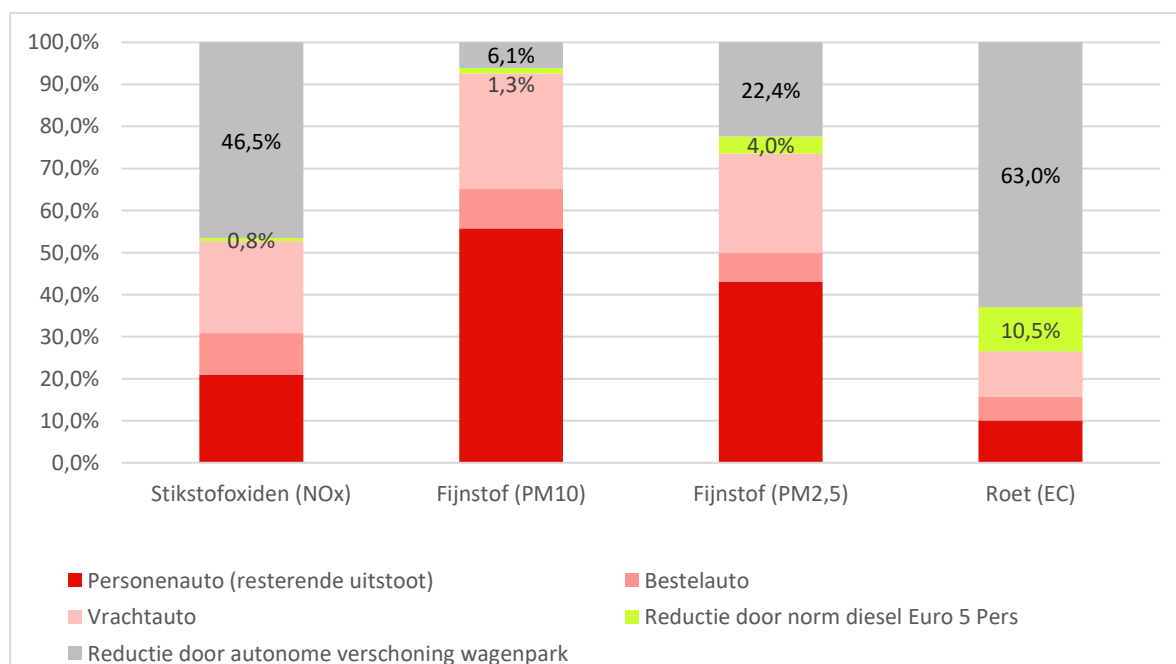
Projecteffect luchtkwaliteit personenauto diesel Euro 4 in 2020

Op basis van de data uit het onderzoek van RHDHV in 2018 (ingezien door BCI) kan onderscheid gemaakt worden naar het projecteffect van individuele maatregelen (toelatingseisen) in het zichtjaar waarin zij ingevoerd worden. In figuur 5 en 6 is de relatieve bijdrage van milieuzone maatregelen voor personenauto's weergegeven. De besparing door invoering van de milieuzone maatregel is per luchtmissie weergegeven ten opzichte van de totale uitstoot door verkeer op twee ijkmomenten, te weten 2020 (fig. 5) en 2025 (fig. 6).

Figuur 5 Relatieve bijdrage uitstoot schadelijke stoffen toelatingseis diesel Euro 4 voor personenauto's in 2020



Figuur 6 Relatieve bijdrage uitstoot schadelijke stoffen toelatingseis diesel Euro 5 voor personenauto's in 2025



Bron: Effectberekeningen Milieuzone Maastricht (RHDHV, 2018). Bewerking weergave door BCI.

Figuur 5 en 6 laten zien dat de invoering van strengere toelatingseisen voor personenauto's in 2025 zou kunnen leiden tot een vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) met 0,8%², de uitstoot van fracties fijnstof (PM) met 4,0% en van roet (EC) met 10,5%. Dit extra effect is voor stikstofoxiden zeer beperkt ten opzichte van de autonome verschoning van het wagenpark. Voor fijnstof en roet bedraagt het extra effect maximaal één vijfde van de autonome verschoning.

RHDHV heeft in 2018 ook het mogelijke effect van het aanscherpen van een milieuzone voor personenauto's met een 'zero emissie'-eis in 2030 doorgerekend. Het effect van een dergelijke eis op de uitstoot van fijnstof (nog eens 50% extra effect boven op de autonome verschoning) en stikstofoxiden (nog eens 20% extra effect) is dan relatief groot omdat de binnenstad dan alleen nog toegankelijk zou zijn voor personenauto's zonder emissie 'aan de pijp', zoals elektrische auto's.³

Echter, binnen het huidige geharmoniseerde landelijk milieuzone kader kan de gemeente geen strengere norm instellen dan emissieklasse 5 voor dieselauto's.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft wel een aantal maal⁴ laten doorscheren mogelijk op termijn te kijken naar aanscherping, maar op dit moment zijn daarvoor geen concrete plannen. Een recente landelijke evaluatie van de geharmoniseerde milieuzone biedt daar ook geen aanknopingspunten voor.

Beantwoording vraag 1: Hoe groot is de meerwaarde van het instellen van een milieuzone voor personenvoertuigen naast de Zero Emissie zone voor stadslogistiek die nu in voorbereiding is?

Het geprognoseerde effect van het zo snel mogelijk invoeren van een milieuzone voor personenauto's voor verbetering van de luchtkwaliteit is zeer beperkt. Dit omdat het effect dat uit het onderzoek van 2016 werd geraamd, door de tijd is ingehaald. De autonome verschoning van het wagenpark heeft ervoor gezorgd dat een dergelijke milieuzone met een minimum toelatingseis van Euro 4 voor diesel personenauto's nu naar verwachting nog slechts een zeer beperkte meerwaarde heeft.

Vanaf 2025 is het binnen het landelijke kader voor milieuzones mogelijk een toelatingseis van Euro 5 voor dieselauto's in te voeren. Die maatregel leidt naar verwachting tot een vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) met 0,8%, de uitstoot van fracties fijnstof (PM) met 4,0% en van roet (EC) met 10,5%. Het extra effect dat hierdoor ontstaat is voor de vermindering van uitstoot van stikstofoxiden minimaal ten opzichte van de autonome verschoning van het wagenpark. Voor fijnstof en roet bedraagt het extra effect maximaal één vijfde van de autonome verschoning. Ook hiervoor geldt dat het een tijdelijk effect betreft dat over tijd zal afnemen.

² Het gemiddeld effect van NO₂-concentraties op woningen binnen de zone is door RHDHV becijferd op 0,018 ug/m³. De gemiddelde concentratie van NO₂ op woningen in de zone werd becijferd op 15,43 ug/m³.

³ Het extra effect op de uitstoot van roet is beperkt omdat de nieuwste auto's die instromen in het wagenpark voorzien zijn van goede roetfilters, waardoor roet emissies ook zonder 'zero emissie'-eis terug gedrongen kunnen worden.

⁴ Nota van toelichting bij besluit harmonisatie Milieuzones [Staatsblad 2019, 398 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#) en beantwoording Kamervragen 25 okt 2021 (IENW/BSK-2021/266277)

2.3 *Neveneffecten invoering milieuzone*

Tegenover de positieve effecten van het uitbreiden van de milieuzone op het gebied van luchtkwaliteit heeft de milieuzone ook een aantal neveneffecten: het brengt kosten met zich mee voor de gemeente en er zijn uitdagingen op het gebied van handhaving. Daarnaast ontstaan mogelijk ook kosten voor burgers en bedrijven. Het kan gaan om kosten voor vervanging van voertuigen of aanpassing van het gedrag.

De geschatte kosten van de invoering van de milieuzone in de binnenstad werd in 2019⁵ voor variant A geraamd op ruim 2.6 miljoen euro aan investeringen, ruim 88.000 aan kosten voor het flankerend pakket (sloopregeling voertuigeigenaren) en ongeveer 350.000 euro aan jaarlijkse exploitatielasten. Vooralsnog kunnen buitenlandse voertuigen niet bekeurd worden via camera's, omdat kentekengegevens niet uitgewisseld kunnen worden.

Een potentieel negatief neveneffect van de invoering van de milieuzone was daarnaast dat de bezoekersfunctie van de stad onder druk kon komen te staan. De milieuzone is immers een drempel voor bezoekers (met voertuigen die niet aan de normen voldoen) om de stad te bereiken. Ondernemers vreesden daarom voor omzetsdaling.

⁵ Zie raadsvoorstel Milieuzone Maastricht, registratienummer 2018-40821

3 Koppelkansen Milieuzone met Zero Emissie zone Stadslogistiek

3.1 Koppelkansen implementatieproces

Het invoeren van een milieuzone voor personenauto's kan niet zomaar meeliften op de invoering van een ZE zone Stadslogistiek. De invoering vergt namelijk een apart bestuurlijk besluit en een apart voorbereidingstraject.

In het voorbereidingstraject dient een apart (of uitgebreid) verkeersbesluit genomen te worden, waarvoor nieuw onderzoek nodig is. De onderzoeken naar de luchtkwaliteitseffecten uit 2016 en 2018 zijn niet meer actueel en er zullen nieuwe parameters geformuleerd moeten worden die in lijn zijn met het geharmoniseerde milieuzone kader.

Ook vergt het een aanpassing (uitbreiding) van het ontheffingenbeleid en de legesverordening moet aangepast worden op ontheffingen voor personenvoertuigen.

Specifiek geldt dat momenteel een aanbesteding voor handhaving van de ZE zone wordt voorbereid. De aanbesteding wordt eind dit jaar gepubliceerd om de applicatie operationeel te hebben vóór de invoeringsdatum van 1/1/2025. Het toevoegen van 'modules' voor het handhaven van de milieuzone personenauto's en dat meenemen in het bestek is niet haalbaar zonder dat dit vertraging betekent voor de invoering van de zero emissie zone.

Het huidige voorbereidingstraject voor de implementatie van de ZE zone voor stadslogistiek is niet op bovenstaande extra activiteiten ingericht. Er is ook geen interne capaciteit beschikbaar en met de huidige krapte op de arbeidsmarkt is het niet aannemelijk dat dergelijke taken snel opgevuld danwel ingehuurd kunnen worden. De vroegst mogelijk invoeringsdatum voor een milieuzone voor personenvoertuigen zal dus naar verwachting pas na de invoeringsdatum van de Zero Emissie zone liggen.

3.2 Koppelkansen handhaving

Camerahandhaving

Gemeente Maastricht is voornemens de handhaving van de ZE zone uit te voeren met ANPR camera's, zoals ook gebeurt voor de huidige milieuzone voor vrachtauto's op de Statensingel. Indien de geografische afbakening van de milieuzone overeenkomt met de afbakening van de ZE zone Stadslogistiek, volstaat het gebruik van één camerasysteem om zowel milieuzone als ZE zone normen te handhaven. Echter wanneer de geografische afbakening van de milieuzone afwijkt van de ZE zone zijn alsnog aparte camera-systemen nodig. Of zullen beide zones volgens een ander handhavingsregime behandeld moeten worden. Dit creëert echter onduidelijkheid voor weggebruikers en is een ongelijke behandeling.

Handhaving buitenlandse voertuigen

Het is – op dit moment – niet mogelijk om buitenlandse kentekens te handhaven via ANPR-camera's. Er is op dit moment geen uitwisseling van gegevens mogelijk voordat een (verkeers)overtreding is vastgesteld tussen Nederland en andere Europese landen. Dit betekent dat men wel Nederlandse kentekens kan handhaven, maar bijvoorbeeld geen Belgische of Duitse kentekens. Voor personenauto's is handhaving via BOA's niet werkbaar door het grote aantal buitenlandse bezoekers aan de binnenstad.⁶ Bovendien zouden BOA's dan buitenlandse bezoekers van de binnenstad fysiek staande moeten houden voor controle van het kentekenbewijs.

Wanneer niet gehandhaafd wordt op buitenlandse kentekens impliceert dit een ongelijke behandeling tussen Maastrichtenaren en andere bezoekers uit Nederland (100% handhaving) tegenover buitenlandse bezoekers (geen handhaving). Geen aanvullende handhaving van buitenlandse kentekens resulteert in een groter aantal (buitenlandse) overtredders, de milieuzone is dan minder effectief.

Voor de ZE zone is het minder problematisch dat buitenlandse kentekens niet via het ANPR systeem automatisch gehandhaafd kunnen worden. De ZE zone voor stadslogistiek treft in absolute zin fors minder voertuigen met een buitenlands kenteken in verhouding tot personenauto's, waardoor er relatief beperkte extra handhaving door BOA's nodig is. Tevens is de doelgroep bekend en veel eenduidiger. Daarnaast kan handhaving worden voorkomen via gerichte communicatie en door eventuele vrijwillige afspraken te maken met ontvangers in de ZE zone. Tot slot kan ook steekproefsgewijs controle plaatsvinden op een aantal bekende herkomst- en bestemmingslocaties in de stad voor logistieke voertuigen.

Capaciteit beoordelen toegang

Hoewel met een ZE zone een uniform systeem voor handhaving wordt opgetuigd, zal het handhaven van de milieuzone-maatregelen (zoals beoordelen camerabeelden overtredders en handhaving van buitenlandse kentekens door BOA's op straat) altijd extra fors extra inzet vergen ten opzichte van alleen handhaving op het bestel- en vrachtverkeer. Aangezien het aantal personenauto's vele malen hoger is t.o.v. bestel- en vrachtverkeer. Ditzelfde geldt voor het beoordelen van ontheffingsaanvragen en toezicht daarop.

⁶ In 2018 kwam ongeveer 10% van de binnenstad bezoekers uit het buitenland (Gemeente Maastricht, 2018)

Beantwoording vraag 2: Wat zijn de koppelkansen bij het instellen van een milieuzone met de implementatie van de Zero Emissie zone voor stadslogistiek? Zowel qua techniek als qua implementatieproces?

Indien zowel het tijdpad van implementatie als de geografische afbakening van de milieuzone gelijk gesteld worden kan een koppelkans qua techniek ontstaan. Qua investeringen in ANPR-camera's kan de milieuzone dan meeliften op de ZE zone. De problematiek op het gebied van handhaving van buitenlandse kentekens bij een milieuzone is daarmee nog niet ondervangen. Ook zullen er meerkosten ontstaan door extra 'functies' die in de backoffice en IT-omgeving moeten worden ingepast.

Qua implementatieproces en uiteindelijke handhaving van de zone vanaf 2025 is er maar beperkt synergie mogelijk in ambtelijke uitvoeringscapaciteit. Het invoeren van een milieuzone voor personenauto's vergt een apart bestuurlijk besluit en een apart voorbereidingstraject. Ook moet een apart (of uitgebreid) verkeersbesluit genomen worden en zijn nieuwe onderzoeken nodig om dit besluit te onderbouwen. Het huidige voorbereidingstraject voor de implementatie van de ZE Zone stadslogistiek is daar niet op ingericht.

Er is geen capaciteit beschikbaar om de extra voorbereidingshandelingen tot aan invoering van de zone uit te voeren. Daarnaast is de synergie bij het dagdagelijks handhaven en toezicht houden op de zone ook maar zeer beperkt, aangezien ieder voertuig apart moet worden beoordeeld.

3.3 Toekomstperspectief ZE zone

Meer gemeenten hebben de afgelopen jaren overwogen een milieuzone met zero emissie zone in te voeren. Zoals ook blijkt uit deze notitie is de meerwaarde op gebied van luchtkwaliteit beperkt en is meekoppelen niet evident. Mede daarom hebben gemeenten I&W verzocht daar in de uitwerking van het wettelijk zero emissie kader rekening mee te houden.

I&W heeft daarom in de nota van toelichting bij het besluit over de harmonisatie van de milieuzones aangegeven te bekijken op welke termijn voertuigcategorieën zoals taxi's en personenauto's aan de nul emissie zone kunnen worden toegevoegd. Indien deze ontwikkeling zich voordoet kan gemeente Maastricht deze strengere eisen overwegen en zij kan overwegen actief te pleiten voor dergelijke landelijke aanscherping via lobby.

4 Conclusie

Meerwaarde

Het zo snel mogelijk invoeren van een milieuzone voor personenauto's met Euro 4 als minimum toelatingseis voor dieselauto's heeft naar verwachting op dit moment nog slechts een zeer beperkte meerwaarde voor de luchtkwaliteit in Maastricht. Over tijd neemt het nog effect verder af, waardoor de maatregel nog minder effectief is.

Door de autonome verschoning van het wagenpark en de invoering van een ZE zone voor stadslogistiek vanaf 1 januari 2025 wordt de uitstoot van schadelijke gassen door verkeer in de binnenstad van Maastricht effectiever verder teruggedrongen.

Daarbovenop nog een milieuzone-eis invoeren voor personenauto's met een minimum toelatingseis van Euro 5 voor dieselauto's per 1 januari 2025 leidt naar verwachting tot een vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) met 0,8%, de uitstoot van fracties fijnstof (PM) met 4,0% en van roet (EC) met 10,5%. Het extra effect dat hierdoor ontstaat is voor de vermindering van uitstoot van stikstofoxiden minimaal ten opzichte van de autonome verschoning van het wagenpark. Voor fijnstof en roet bedraagt het extra effect maximaal één vijfde van de autonome verschoning. Ook hiervoor geldt dat het een tijdelijk effect betreft dat over tijd zal afnemen.

Meekoppelkansen

Indien zowel het tijdspad van implementatie als de geografische afbakening van de milieuzone gelijk gesteld worden, kan een koppelkans qua techniek ontstaan. Qua investeringen in ANPR-camera's kan de milieuzone dan meeliften op de ZE zone. De problematiek op het gebied van handhaving van buitenlandse kentekens bij een milieuzone is daarmee nog niet ondervangen. Ook zullen er meerkosten ontstaan door extra 'functies' die in de backoffice en IT-omgeving moeten worden ingepast.

Qua implementatieproces en uiteindelijke handhaving van de zone vanaf 2025 is er maar beperkt synergie mogelijk in ambtelijke uitvoeringscapaciteit. Het eventueel invoeren van een milieuzone voor personenauto's vergt een apart bestuurlijk besluit en een apart voorbereidingstraject. Ook moet een apart (of uitgebreid) verkeersbesluit genomen worden en zijn nieuwe onderzoeken nodig om dit besluit te onderbouwen. Het huidige voorbereidingstraject voor de implementatie van de ZE Zone stadslogistiek is daar niet op ingericht.

Er is geen capaciteit beschikbaar om de extra voorbereidingshandelingen tot aan invoering van de zone uit te voeren. Daarnaast is de synergie bij het dagdagelijks handhaven en toezicht houden op de zone ook maar zeer beperkt, aangezien ieder voertuig apart moet worden beoordeeld.

20221239