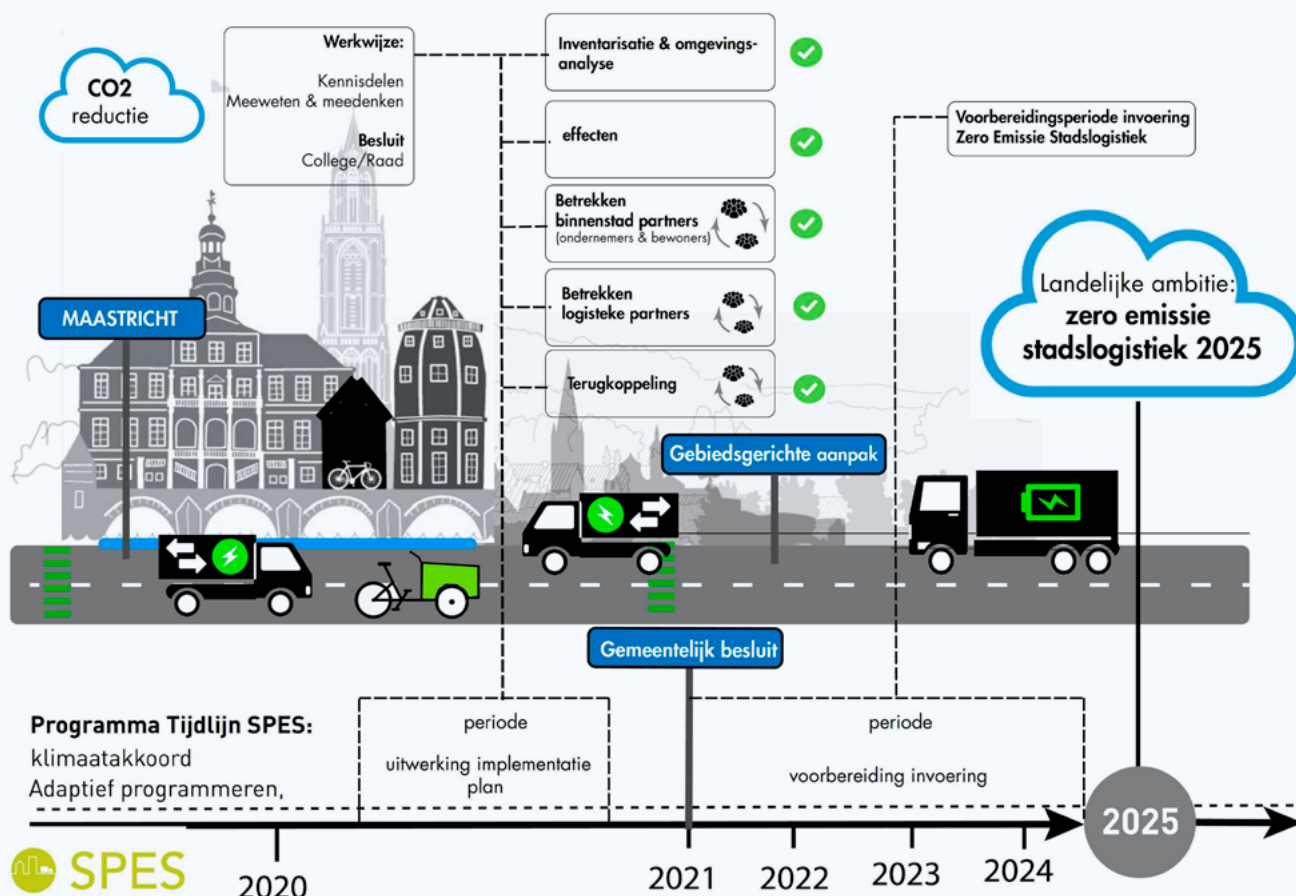


Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) Maastricht

Implementatieplan kort

MAAK DE BEWEGING!



30.01.2021

Uitgevoerd door **Buck Consultants International**
in opdracht van **Gemeente Maastricht & Programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar**



Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht

1. Waarom Zero Emissie Stadslogistiek?

Dagelijks rijden ruim 500 vrachtwagens en 2100 bestelauto's het centrum van Maastricht binnen. Die aanvoer zal blijven toenemen. Omdat we inschatten dat de economie blijft groeien. Omdat het gebruik van de binnenstad door bewoners, bezoekers en ondernemers verder zal intensiveren. Omdat we met z'n allen meer en meer webwinkelen. En ofschoon deze groei belangrijk is voor de economische vitaliteit van Maastricht, willen we willen niet dat deze groei:

- afbreuk doet aan de positieve beleving van een leefbare en mooie binnenstad waar we trots op zijn,
- de luchtkwaliteit verder aantast door een toename van schadelijke stoffen zoals CO₂ en fijn- en stikstof,
- leidt tot een afname van de bereikbaarheid van de stad,
- de verkeersveiligheid vermindert.

We willen dat Maastricht een leefbare, mooie, gastvrije en economisch vitale stad blijft. Als we iets geleerd hebben van de Coronapandemie en de 1,5 meter samenleving is hoe kostbaar onze openbare ruimte is en dat we daar zorgvuldig mee om moeten gaan. Daarom is het nodig dat we **nu samen stappen zetten!** Dat kunnen we onder andere doen met Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht (ZES), de vergroening van de stadslogistiek.

De gemeente Maastricht staat niet alleen in deze ambitie. Deze sluit aan bij een landelijke ambitie die voort komt uit het Klimaatakkoord en breed in Nederland wordt opgepakt.

Een voorwaarde om ZES te realiseren is samenwerking tussen overheden, ondernemers, bewoners en logistieke bedrijven. Dat kan alleen als we samen slagkracht maken en zoeken naar een totaalaanpak voor leefbaarheid, economie en milieu.

Daarom hebben vertegenwoordigers van logistiek partners en binnenstadpartners Maastricht (ondernemers en bewoners), de gemeente Maastricht, Programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar en Buck Consultants vanaf maart 2020 in een participatieronde verschillende keren met elkaar gesproken over ZES. Daarnaast heeft Buck Consultants een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de invoering van ZES en een Zero Emissie zone Stadslogistiek (het implementatieplan LANG). Dit document is daarvan de neerslag in het kort.

Begrippen en randvoorwaarden

- 1.** Zero Emissie heeft betrekking op voertuigen die geen uitstoot hebben aan de uitlaat. Stadslogistiek wil zeggen al het bestel- en vrachtverkeer. We hebben het dus niet over personenauto's, brommers & scooters of OV-bussen. We hebben het dus niet over een milieuzone.
- 2.** We werken toe naar de invoering van een Zero Emissie zone Stadslogistiek per 1 januari 2025, volgens de aanpassing van het Reglement Verkeersregels Verkeerstekens, 1990 (RVV, 199) en de ambities vanuit het Klimaatkakoord én houden minimaal vier jaar voorbereidingstijd in acht om al in een vroeg stadium duidelijkheid te geven.
- 3.** Nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten 'emissievrij aan de uitlaat' zijn om de ZE zone Stadslogistiek in te mogen.
- 4.** Alle bestelauto's die rondrijden in de ZE zone moeten vanaf 1 januari 2028 voldoen aan de eis: 'emissievrij aan de uitlaat' Voor vrachtauto's is dit moment vanaf 1 januari 2030. Zowel bestel- als vrachtwagens kennen een overgangsregeling.
- 5.** We werken de invoering uit op basis van de nieuwste afspraken die het Rijk met gemeenten en de sector heeft gemaakt (Kamerbrief 5 oktober 2020).
- 6.** Nul Emissie, Zero Emissie, Emissieloos en Emissievrij betekenen hetzelfde, namelijk géén uitstoot van uitlaatgassen 'aan de uitlaat'. Er zal wel uitstoot blijven van remmen en bandenslijtage. De vier verschillende benamingen worden in diverse beleidsstukken afwisselend gebruikt.
- 7.** Als het gaat om de ambitie voor Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) hanteren we de afkorting ZES. Als het gaat om het instrument om te komen tot ZES schrijven we Zero Emissie zone Stadslogistiek.

2.

Wat willen we bereiken?

Onze ambitie is om **Zero Emissie Stadslogistiek Maastricht (ZES)** samen met ondernemers, bewoners, logistieke- en bouwbedrijven, gemeente en andere belanghebbenden vorm en inhoud te geven en zo samen te werken aan een aantrekkelijk, gezond en veilig stadscentrum en aan de economische vitaliteit.

Wanneer we al het bestel- en vrachtauto-verkeer dat in het stadscentrum moet zijn efficiënter, schoner en duurzamer maken, zorgt dat voor een nog aantrekkelijker centrum, een betere bereikbaarheid, een betere luchtkwaliteit, een grotere verkeersveiligheid en minder geluid. ZES levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, leefbare, gastvrije en economisch vitale stad. **ZES biedt de stad perspectief.**

ZES staat niet op zichzelf

Het is onderdeel van landelijke en regionale ambities. Zero Emissie Stadslogistiek is een landelijke opgave die voort komt uit het Klimaatakkoord en breed in Nederland wordt opgepakt. Twaalf steden hebben al een positief besluit genomen. Andere steden zijn in een vergevorderd stadium naar besluitvorming toe.

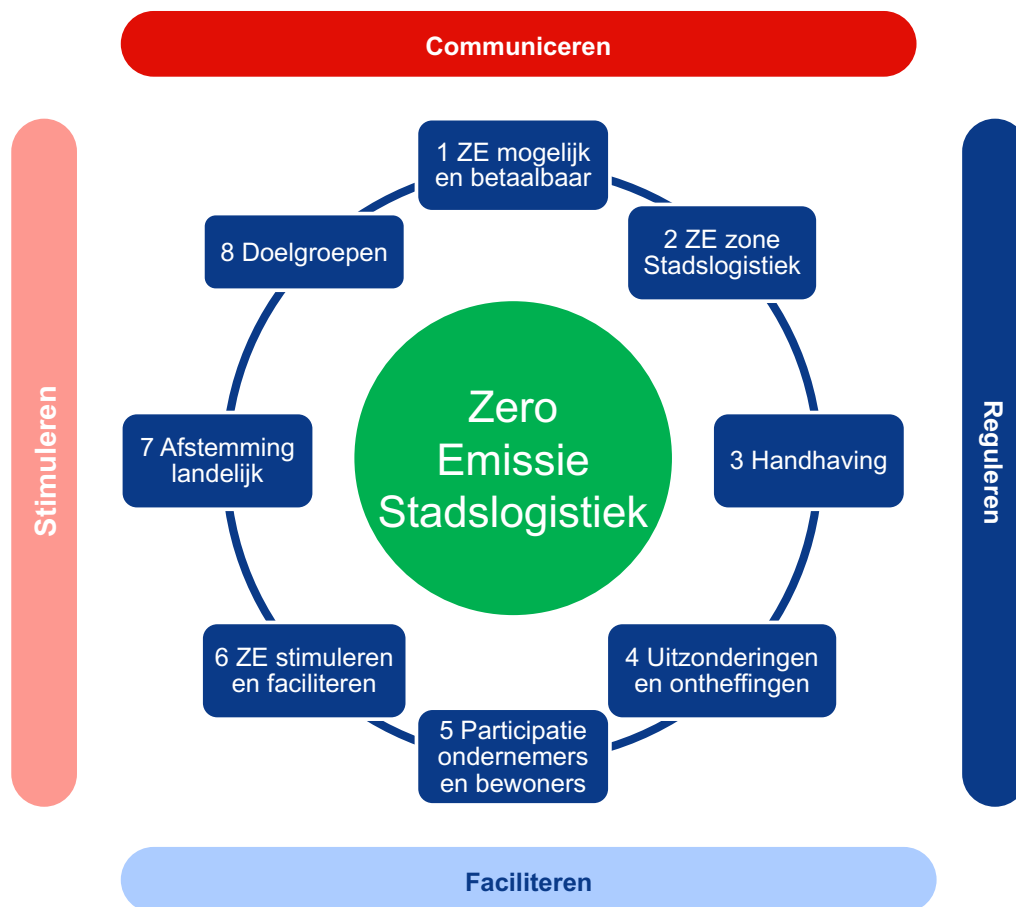
Ook de **Green Deal ZES** die de gemeente Maastricht in 2014 heeft getekend, zet in op het verduurzamen van de mobiliteit en het versterken van de leefbaarheid.

Begin 2020 tekende de gemeente Maastricht samen met 15 andere gemeenten in Zuid-Limburg de nieuwe mobiliteitsvisie met als doel het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid, veiligheid, duurzame mobiliteit en CO₂-reductie.

Via de stadsaanpak **Maastricht Bereikbaar** ('schoon en slim') worden al allerlei activiteiten uitgevoerd om de logistieke impact op te stad te verminderen. In november 2019 presenteerde het BOS-overleg (van bewoners, ondernemers en studenten) het document 'Schoon, bereikbaar en groen, 10 maatregelen voor een vitaal Maastricht'. Vanuit klimaatperspectief heeft de gemeente in de **Klimaatbegroting** uitgesproken om te streven naar een 'klimaatneutrale gemeente' in 2050. En in haar nieuwe omgevingsvisie streeft de gemeente naar een duurzame invulling van mobiliteit en een aantrekkelijk en leefbaar centrum.

ZES levert Maastricht naar schatting een vermindering van de CO₂-uitstoot met 10,6 kiloton per jaar vanaf 2025. Dat komt overeen met het volledige energieverbruik (elektriciteit en aardgas) van ca. 2.605 huishoudens en loopt op naar 16,7 kiloton in 2030 en 9,3 kiloton in 2040. Dit is 1,7% van de landelijke Klimaatdoelstelling voor ZES. Daarmee levert de gemeente Maastricht als één van de 40 grotere gemeenten die voor deze landelijke doelstelling staan een substantiële bijdrage.

3. Wat hebben we nodig en wat willen we doen?



Voor het slagen van ZES zijn acht kritische succesfactoren van belang.

3.1 Zero Emissie mogelijk en betaalbaar

Zero Emissie Stadslogistiek is mogelijk wanneer overheid, bedrijfsleven en bewoners met elkaar samenwerken. Die ambitie is er bij alle belanghebbenden, zo blijkt uit

de participatie-ronde vanaf maart 2020. De ambitie om het logistieke vervoer te verduurzamen, de schadelijke uitstoot en uitlaatgassen te verminderen en om te komen tot de invoering van een ZE zone Stadslogistiek. Hoewel de ambitie gedeeld wordt, zien belanghebbenden ook een belangrijke uitdaging om ervoor te zorgen

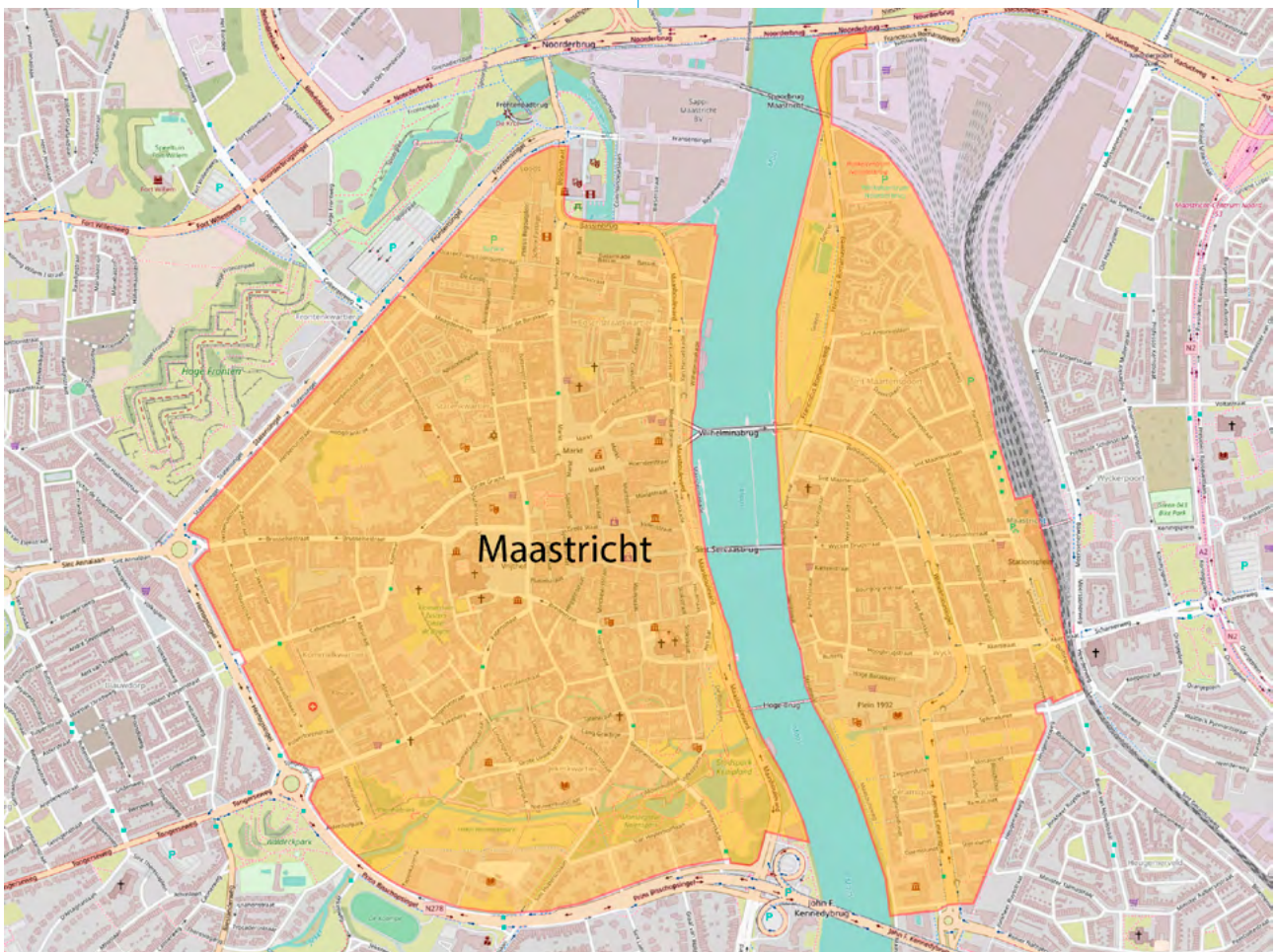
dat alle partijen op tijd klaar zijn voor ZES en vragen hiervoor ondersteuning door samenwerking met de gemeente Maastricht en Zuid-Limburg Bereikbaar.

ZES is met de nodige inspanningen technisch mogelijk en betaalbaar. Zero emissie bestelbussen zijn nu al ruim beschikbaar en er komen steeds meer modellen voor verschillende toepassingen op de markt die voor stadslogistiek ook concurrerend zijn met b.v. dieselmotoren. Bovendien ondersteunt de rijksoverheid de aankoop fiscaal en met subsidie. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van vrachtauto's vraagt nog veel inspanningen en investeringen. De omslag wordt verwacht tussen 2025 en 2030. Daarom geldt voor vrachtauto's een overgangsregeling en is er voorbereidingstijd tot 2030. Ook hiervoor staan subsidieregelingen op stapel. Een belemmering is nog de laadinfrastructuur die, naast het voertuig,

ook forse investeringen vraagt. Dit betekent dat een actieve investering en ondersteuning van overheden nodig is voor een succesvolle transitie naar ZES.

3.2 Zero Emissie zone Stadslogistiek

Een belangrijke voorwaarde om ZES te realiseren is de invoering van een ZE zone Stadslogistiek. Onderzoek wijst uit dat de invoering van een ZE zone Stadslogistiek voor het centrumgebied exclusief de singels aan de Westkant per 1-1-2025 de beste optie is. Dit gebied heeft bijna alleen bestemmingsverkeer en beperkt doorgangsverkeer. Ook bedrijven-terreinen blijven bereikbaar. Gemeente en belanghebbenden vinden dit een goed werkbare optie.



3.3

Handhaving

Het invoeren van een zone vraagt om een eerlijk gebruik van het speelveld. Dat betekent dat er gehandhaafd gaat worden. Dat doen we voorlopig op twee manieren. De handhaving wordt uitgevoerd door een aantal kentekencamera's (via een cordon langs de ingangsroutes) en deels via gemeentelijke handhavers. Het is nu wettelijk immers nog niet mogelijk om buitenlandse kentekens via camera's te controleren en waar nodig te beboeten bij overtreding.

Het Rijk spant zich in om hierover afspraken te maken met buurlanden. De verwachting is dat binnen afzienbare tijd voor Belgische voertuigen gegevensuitwisseling automatisch kan plaatsvinden, waardoor deze voertuigen wel gehandhaafd kunnen worden. Ook wordt vanuit de Europese Unie gewerkt aan een verdrag dat deze gegevensuitwisseling binnen heel Europa mogelijk maakt.

De periode na 1/1/2025 en voordat gehandhaafd wordt, geldt als een aankondigings- en waarschuwingsperiode.

3.4

Uitzonderingen en ontheffingen

Voor vrijstellingen en ontheffingen die landelijk gelden (zoals overgangsregelingen) is het uitgangspunt dat deze landelijk (via een centraal loket) worden verleend. De gemeente sluit aan op het landelijke kader en werkt zelf een lokale hardheidsclausule uit die zij zal opnemen in het lokale ontheffingenbeleid.

3.5

Participatie logistieke partners en binnenstad partners (ondernemers en bewoners)

ZES kan alleen slagen door samenwerking van logistiek ondernemers, bewoners en ondernemers binnenstad en de gemeente Maastricht. Belanghebbenden zijn vanaf maart 2020 in een zorgvuldig participatieproces geïnformeerd en betrokken. Zie [logistiek bereikbaar](#).

Uitgangspunten voor het participatieproces

1. Samen verantwoordelijkheid nemen om de ambitie en doelen ZES te realiseren: 'gedeeld eigenaarschap'.
2. Oplossingen vinden door het delen van: kennis, gegevens, cijfers en data.
3. Ruimte geven om mee te denken over oplossingen.
4. Heldere informatie en terugkoppeling van (tussen)resultaten.
5. Van tevoren afgestemde overlegmomenten: breed startoverleg, verdiepende Ronde Tafels, terugkoppeling resultaat aan Ronde Tafels, presentatie implementatieplan in brede overleg.
6. Onderscheid tussen brede overleg (met alle partijen) en verdiepende overleggen in Ronde Tafels (Binnenstad en Logistiek).
7. Voor de verdiepende gesprekken (Ronde Tafels) is gewerkt met een representatieve vertegenwoordiging van alle sectoren gestructureerd naar Tafel Binnenstadpartners en Tafel Logistiek.
8. Finale besluitvorming over het implementatieplan door de Raad.
9. Vooraf duidelijkheid over de belangrijkste (overleg)momenten.

Uitkomsten participatieproces

- Ondanks de verschillende belangen van betrokkenen kunnen we spreken van een positieve grondhouding in beide Ronde Tafels over de ambitie en doelen van ZES (het gezamenlijk belang).
- Belanghebbenden onderstrepen het belang van samenwerking tussen overheid, ondernemers en bewoners. Belanghebbenden erkennen en herkennen dat zij op elkaar zijn aangewezen.
- De maatschappelijke baten die gerealiseerd kunnen worden bindt partijen rondom de opgave van ZES.
- Het uitgangspunt voor de omvang van de ZE zone Stadslogistiek (centrum exclusief singels aan de Westkant) vinden belanghebbenden goed werkbaar.
- In beide Ronde Tafels zijn specifieke aandachtspunten en ambities benoemd, onder andere: (fiets)veiligheid, duurzame mobiliteit voor werknemers en studenten, andere manieren van voorraadbeheer, effecten voor luchtkwaliteit en gezond leefmilieu, groene bevoorrading hotels. Belanghebbenden geven in overweging deze punten op te nemen in het beleid voor ondersteunende en stimulerende maatregelen.
- Belanghebbenden vragen aandacht voor 'quick wins' en (kleinere) projecten die nu al kunnen bijdragen aan ZES en voor ondersteunende en stimulerende maatregelen in aanloop naar de invoering van ZES.

Kortom: uit het participatieproces met vertegenwoordigers van logistiek partners en vertegenwoordigers van binnenstadpartners (bewoners en ondernemers) is gebleken dat er voldoende draagvlak is bij de betrokken belanghebbenden voor Zero Emissie Stadslogistiek in Maastricht. De vraag is niet of we ZES gaan implementeren, maar hoe we het gezamenlijk gaan doen.

Als afronding van het participatieproces vond op 16 december 2020 een breed overleg plaats in de vorm van een interactief webinar. Daarin is het 'CONCEPT Implementatieplan ZES KORT' uitvoering gepresenteerd en met het plan als uitgangspunt een enquête gehouden; 7 januari 2021 ontvingen alle betrokkenen het CONCEPT Implementatieplan ZES KORT met vergelijkbare vragen en de mogelijkheid om nogmaals te reageren. Daarom is het Implementatieplan KORT en LANG op enkele punten aangescherpt. De reacties hebben wij opgenomen in een apart document (Reacties Implementatieplan ZES Kort).



De ambities voor ZES van centrummanager Paul ten Haaf, directeur Bianca Houben van Houben Duurzame Renovatie, ondernemer en bewoner Nol Beckers, beleidsadviseur Jeroen Bol van Evofenedex, voorzitter John Paulus van KHN Maastricht-Heuvelland, secretaris Math Korpershoek van Milieudefensie, vertegenwoordiger John Geelen van BOS-overleg en storemanager Esther Paulus van De Bijenkorf

Uitkomsten Participatieproces Kansen, Knelpunten, Nodig, Ambitie

- Gemeente: heeft voorbeeld functie en is 'launching customer' bij bundeling
- Heldere communicatie
- Continueer 'stop & drop'
- Adequate handhaving
- Samenwerking in de keten
- Laadinfrastructuur
- Publiek-private samenwerking
- Best practices delen

- Incentives 'duurzame koplopers' Stadsdistributiehubs
- 'nu al samen aan de slag'
 - Organiseer dialoog centrum-ondernemers en leveranciers
 - Bundeling pakketten op straatniveau
 - Autoluwe inrichting: meer ruimte verblijfsfuncties



- Kosten competitief houden
- Bestelgedrag: vandaag besteld, morgen in huis (en 24/7 leveren)
- Huidige beschikbaarheid/betaalbaarheid voertuigen
- Wees terughoudend met scherpe venstertijden: dit leidt tot minder goede inzetbaarheid van- én meer voertuigen

Urgentie om te verschonen en verduurzamen...

...dus ja duurzaam en schoon, maar vooral ook minder!

Komende jaren al inzetten op logistieke efficiëntie

Niet alleen zone vaststellen en tot 2025 niets doen: nu aan de slag met concrete projecten



3.6

ZE stimuleren en faciliteren

Om ZES mogelijk te maken is een ondersteunend maatregelenpakket noodzakelijk.

Uit de participatieronde komt naar voren dat ambities voor slimme, schone en duurzame stadslogistiek worden gedeeld. Ondernemers zien zowel uitdagingen als kansen op het gebied van ZES en willen ermee aan de slag. Daarvoor is de stimulerende en faciliterende inzet van overheden noodzakelijk.

Investeren in slimme en duurzame logistiek moet lonen en er moet een eerlijk speelveld zijn. Stimulerende en faciliterende inzet is al nodig ver voor 2025, zodat we nu al

positieve effecten kunnen realiseren. Het ondersteunend pakket richt zich niet zozeer op de innovatieve koplopers in de sector, maar juist ook op het ondersteunen van deze transitie voor het brede MKB. Voor hen is de overgang naar ZES een grote uitdaging. Het voorstel bevat drie actielijnen en zes projectideeën die met voorrang de komende periode verder uitgewerkt worden en vanaf 2021 zullen worden uitgevoerd.

Om de drie actielijnen tot een succes te brengen is het organiseren van een sterk en hecht regionaal netwerk van overheid en bedrijfsleven noodzakelijk. Het netwerk kan worden ingezet om bedrijven en zelfstandigen te informeren, faciliteren en stimuleren. Het programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar bevat al een dergelijke structuur en kan hiervoor worden ingezet.



3.7

Landelijke afstemming

De stappen die horen bij de invoering van ZES zijn in lijn met de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Landelijk uitgangspunt is invoering in 2025 met een voorbereidingstijd van vier jaar.

Om wildgroei van verschillende toegangsregels van de binnensteden te voorkomen heeft de rijksoverheid uniforme afspraken gemaakt voor de invoering van Zero Emissie zones Stadslogistiek. Deze regels zijn in de kamerbrief van 5 oktober 2020 aangekondigd en worden in het voorjaar van 2021 in het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV, 1990) in wetgeving verankerd.

Wettelijk is nog niet geregeld dat kenteken-camera's ook buitenlandse kentekens kunnen controleren.

3.8

Doelgroepen

Zero Emissie heeft betrekking op voertuigen die geen uitstoot hebben aan de uitlaat. Stadslogistiek wil zeggen al het bestel- en vrachtverkeer. We hebben het dus niet over personenauto's, brommers & scooters, taxi's of OV-bussen.



4.

Wat kost ZES, wat levert het op en wie betaalt de rekening?

De ambitie van ZES en de invoering van een ZE zone Stadslogistiek vragen om investeringen van overheden en bedrijven. Het uitgevoerde onderzoek, effectanalyse en de maatschappelijke kosten- en batenanalyse, laat zien dat ZES en de invoering van de ZE zone Stadslogistiek (het centrum van Maastricht exclusief de singels aan de Westkant) voor de meeste belanghebbenden goed uitpakt. Want de kosten die de gemeente

en andere overheden moeten maken voor de invoering van de ZE zone Stadslogistiek en de investeringen die het bedrijfsleven moet doen voor een ZE wagenpark en slimme logistiek, wegen op tegen de baten voor de verbetering van het verblijfs- en vestigingsklimaat in de stad, voor milieu en klimaat. De type effecten die in beeld zijn gebracht in de effectanalyse zijn in de onderstaande figuur weergegeven.



■ : directe investeringen

■ : bereikbaarheid en economische effecten

■ : voornaamste collectieve baten



Investeringen realisatie



Operationele kosten

Investeringen voor gemeente Maastricht (en andere overheden)

De investeringen voor de gemeente Maastricht bestaan uit de voorbereiding en realisatie van de ZE zone en de jaarlijkse kosten voor het onderhoud van de zone.

Er is naar verwachting € 900.000 - € 1.200.000 (exclusief btw) voor de periode 2021 tot en met 2024 nodig voor een ondersteunend (flankerend) maatregelenpakket. Het programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar zal die maatregelen uitvoeren, na overeenstemming tussen de samenwerkende partners en zal dit vervolgens opnemen in de uitvoeringsprogramma's van de betreffende jaren. Voor 2021 is hiervoor reeds een bedrag van € 300.000 beschikbaar en voor de jaren 2022-2024 worden deze maatregelen naar verwachting ook uitgevoerd door Zuid-Limburg Bereikbaar, waarbij de dekking van de bijdrage voor de jaren 2022 en 2024 onderdeel zal uitmaken van de gemeentelijke bijdrage aan het nieuwe uitvoeringsprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar gericht op veilig, slim en duurzame mobiliteit. Naar verwachting is er sprake van een 2/3 cofinanciering van het Rijk en de Provincie voor dit integrale nieuwe uitvoeringsprogramma. Een voorstel hiervoor wordt in een later stadium aan de Raad voorgelegd. Uitgangspunt is dat mocht blijken dat er in het uitvoeringspakket onvoldoende middelen aanwezig zullen zijn, dit voor Maastricht niet zal leiden tot extra kosten, wij op zoek gaan naar aanvullende financieringsbronnen en binnen de flankerende maatregelen zullen prioriteren als dit niet lukt.

Type kosten	Omvang kosten
Totaalsom investering voorbereiding en realisatie ZE zone Stadslogistiek 2022-2024 (opstellen regels, bebording, camerasysteem)	± € 560.250,-
Jaarlijkse operationele kosten (vanaf 2025) (o.a. beheer camera's & onderhoud, licenties, handhavers)	± € 207.250,-
Flankerend pakket gericht op het stimuleren en faciliteren van transitie naar ZES over de periode van 2021-2024, jaarlijks ca. € 300.000 (totaal € 900.000 - €1.200.000)	± € 300.000,-



Vervangings-Investeringen (ZZP'ers, bedrijven)

Investeringen bedrijfsleven

Om aan de eisen van ZE zone Stadslogistiek te voldoen is het nodig dat bedrijven nieuwe voertuigen aanschaffen of overstappen op nieuwe logistieke systemen. Dit geldt voor de logistieke sector én voor (zelfstandige) ondernemers uit andere sectoren die voor hun dagelijkse werkzaamheden in de beoogde ZE zone Stadslogistiek gebruik maken van bestel- en vrachtauto's.

De totale maatschappelijke kosten voor de zone in Maastricht worden geraamd op ± € 3 miljoen Contante Waarde. Contante Waarde zijn de totale kosten geraamd over een looptijd tot 2050, contant gemaakt naar het jaar 2020, zoals gebruikelijk in Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's).

Verblijfs-
klimaat

Vestigings-
klimaat

Opbrengsten voor het verblijfs- en vestigingsklimaat

Een groot pluspunt van ZES voor bewoners, bezoekers en ondernemers is dat het leef- en verblijfsklimaat in de stad verbetert. De inzet van schonere en stillere voertuigen, en minder zware vrachtauto's, leiden niet alleen tot een meer gezonde en veilige leefomgeving, maar dragen ook bij aan een groter woongenot en een prettig verblijf in de stad. Dit biedt kansen om meer bezoekers en toeristen aan

te trekken en te verleiden langer in de stad te verblijven. Centrumondernemers profiteren hiervan, in het bijzonder uitbaters van terrassen.

De vrees dat de invoering van een ZE zone Stadslogistiek leidt tot omrijdeffecten en daarmee een verslechtering van de bereikbaarheid in andere delen van de stad, blijkt niet uit het onderzoek. Doorgaand verkeer wordt niet of nauwelijks geraakt. Daarnaast blijven de bedrijventerreinen bereikbaar.

Thema	Centrumgebied exclusief Singels	
Bereikbaarheid	0	Geen doorgaande wegen in ZE zone. Maasboulevard blijft beschikbaar als calamiteiten route.
Omrijdeffecten?		
Verblijfsklimaat	++	Aanvullend effect: schone lucht en minder geluid leidt tot betere beleving in centrumgebied. Prettiger verblijf in de binnenstad. Forse verbetering luchtkwaliteit singels (door uitstralings-effect).
Knelpunten lucht- en/of geluid? Geen negatieve uitstraling?		
Vestigingsklimaat	+	Maastricht aantrekkelijke stad om te winkelen en verblijven. Winkeliers en horeca-uitbaters profiteren van het verbeterde verblijfsklimaat.
Winkeliers		
	0	Alle bedrijventerreinen in Maastricht blijven bereikbaar voor alle bestel- en vrachtverkeer.
Bedrijventerreinen		
Logistieke innovatie	+	Impuls voor slimme en schone logistiek. Maastricht huisvest diverse initiatieven en bedrijven. Zoals een stadsdistributiehub en fietskoeriers.
Logistieke innovaties die versneld worden?		

Legenda

++	Sterk positief effect	0	Beperkt effect	-	Negatief effect
+	Positief effect	+/-	'wisselend beeld'	--	Sterk negatief effect

Kansen voor logistieke innovaties

Dankzij ZES ontstaan meer mogelijkheden voor innovatieve logistieke concepten die gericht zijn op bundeling van logistieke stromen, zoals microhubs, stadsdistributiehubs, fietskoeriersdiensten, ladinguitwisseling via platforms, inzet van vrachtfietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen, deel (bestel)auto's etc. Maastricht kent al verschillende initiatieven op het gebied van slimme en duurzame last-mile logistiek die hiermee kunnen worden versneld. Denk aan 'Stop en drop' en Binnenstadservice. Op basis van gesprekken met marktpartijen verwachten we dat deze 'innovators' Maastricht als één van de eerste steden zullen gebruiken om hun nieuwe, slimme logistieke diensten te demonstreren en uit te rollen naar de rest van Nederland. Dat heeft vooral te maken met het feit dat Maastricht een historische binnenstad heeft. Die biedt meer uitdagingen en voordelen om slimme logistiek te ontwikkelen.



Opbrengsten voor klimaat en milieu in Maastricht en omgeving

De invoering van een Zero Emissie zone Stadslogistiek in het centrum leidt tot een verbeterde lokale luchtkwaliteit en daarmee een betere gezondheid, plus een naar verhouding flinke bijdrage aan de nationale Klimaatdoelstelling. **Naar schatting wordt met ZES in 2030 de uitstoot van CO₂ met 16,7 kiloton per jaar verminderd. Dit is 1,7% van de landelijke Klimaatdoelstelling voor ZES. Daarmee levert de gemeente Maastricht als één van de 40 grotere gemeenten die voor deze landelijke doelstelling staan een substantiële bijdrage.**

Daarnaast is er een positief effect op de verbetering van de luchtkwaliteit in het centrumgebied, naar de omliggende singels en op de routes van en naar Maastricht. Kortom centrum, wijken én wijde omgeving profiteren van de Zero Emissie zone Stadslogistiek.



Eindresultaat kosten- en batenanalyse

Het onderzoek naar de resultaten van ZES en de kosten- en batenanalyse (de MKBA systematiek ofwel maatschappelijke kosten- en batenanalyse) bedraagt: **€ 25 miljoen Contante Waarde 2020**

De collectieve baten staan daarmee ruimschoots in verhouding tot de

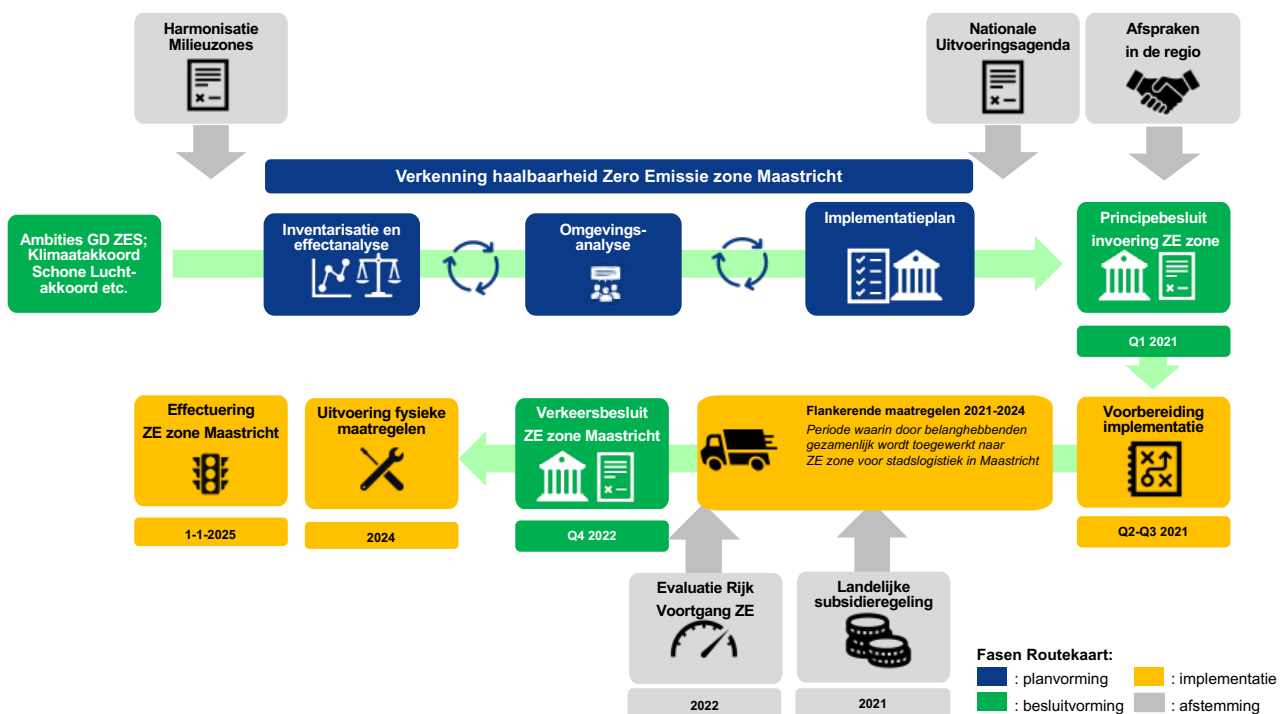
investeringskosten van de gemeente Maastricht, publieke partners en het bedrijfsleven. Het uitgevoerde onderzoek naar de kosten en baten laat zien dat ZES en de invoering van de ZE zone Stadslogistiek (het centrum van Maastricht zonder de singels aan de Westkant) voor de meeste belanghebbenden goed uitpakt en dat geen van de betrokkenen vanuit het oogpunt van een gedeeld belang, het maatschappelijke belang, hier achteraf spijt van hoeft te hebben.



5. Hoe gaan we op weg naar ZES en invoering van de zone?

Samen met logistiek partners en binnenstadpartners (ondernemers en bewoners) en het onderzoek voor een implementatieplan hebben we de belangrijkste stappen voor ZES en de invoering van een ZE zone Stadslogistiek op een rij gezet.

Onderstaande routekaart geeft weer hoe we verder op weg gaan naar ZES en de invoering van een ZE zone Stadslogistiek in 2025 en toont daarvoor de belangrijkste mijlpalen.



Meer info

Binnenstadpartners

jelle.ummels@zuid-limburg-bereikbaar.nl
06 - 100 705 63

Logistiek partners

mark.luikens@zuid-limburg-bereikbaar.nl
06 - 511 657 81

www.logistiekbereikbaar.nl



provincie limburg



Gemeente Maastricht



Maastricht
Bereikbaar



Powered by
Zuid-Limburg
Bereikbaar.nl



Zero Emissie
Stadslogistiek
Maastricht