

REACTIES

van belanghebbenden op CONCEPT Implementatieplan ZES KORT

MAAK DE
BEWEGING!

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' uitvoerig 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. De resultaten en reacties vindt u onder Deel A.

Daarnaast heeft het regieteam een viertal schriftelijke reacties via de mail ontvangen. Deze reacties vindt u onder Deel B.



**Zero Emissie
Stadslogistiek
Maastricht**

Deel A.

reacties n.a.v. enquête en reactieformulier

25 deelnemers webinar 16 december 2020

Bedrijf/Organisatie

L'Ortye

Stadslogistiek Zuid-Limburg

MKB Limburg

TLN

Sligro

Lekkerland

UTS Bernardt

Milieudefensie

Milieudefensie

City Hub

Evofenedex

Stichting Sphinxkwartier

MECC

Woonpunt

Servatius

Hanos

BOS-overleg

Maasveste Berben Bouw

Ondernemend Wyck

Stichting Sphinxkwartier

7 deelnemers reactieformulier

Namens Bedrijf/Organisatie

Evofenedex

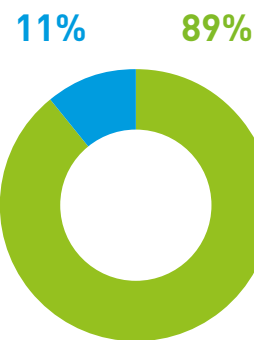
MKB Limburg

BIK Bewoners Jekerkwartier

Demarrage Fietskoeriers

Maasveste Berbenbouw

1. Weet u na lezing van het 'CONCEPT Implementatieplan KORT' wat Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) inhoudt?



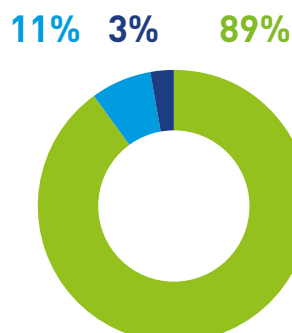
● Ja ● Deels ● Nee

2. Is voor u duidelijk dat ZES een landelijke ontwikkeling is en Maastricht een van de mogelijk 30 steden die meedoet?



● Ja ● Deels ● Nee

3. Weet u dat de gemeenteraad van Maastricht het besluit neemt tot invoering van ZES en een Zero Emissie zone Stadslogistiek per 1-1-2025 op basis van het implementatieplan?



● Ja ● Deels ● Nee

4.

De gemeenteraad neemt het besluit tot invoering van Zero Emissie Stadslogistiek en een Zero Emissie zone Stadslogistiek per 1-1-2025. Het besluit wordt genomen op basis van het implementatieplan en een ondersteunend maatregelenpakket (stimuleren en faciliteren van ZES)

100%



Onderschrijft u de noodzaak van het ondersteunend maatregelenpakket?

(let op: vraag enkel gesteld in reactieformulier)

Ja Deels Nee

Welke punten wilt u bij de gemeenteraad onder de aandacht brengen?

Onderstaande punten zijn door respectievelijk Evofenedex, BJK Bewoners Jekerkwartier, Demarragefietskoeriers.nl en Maasveste Berben Bouw ingestuurd als aandachtspunt voor de gemeenteraad:

Evofenedex

Nu besluiten over ZES geeft ondernemers duidelijkheid over wanneer ze investeringen in hun investeringsagenda moeten opnemen. Ook is er nationale uniformiteit. Evofenedex ondersteunt dit. Let op dat de ZE zone niet verward wordt met het verouderde instrument milieuzone. Het nu nog invoeren van een reeds achterhaalde milieuzone wordt door ons afgekeurd omdat dit het realistische investerings-tijdpad van de ZES zone voor ondernemers teniet doet en de kans bestaat dat ondernemers binnen 5 jaar 2x moeten investeren in een nieuw voertuig, dat is dus eens per 2,5 jaar, waar een voertuig in de meeste gevallen in 6 tot 8 jaar wordt afgeschreven.

De Bewonersvereniging Jekerkwartier (BJK), www.bewonersjekerkwartier.nl

Wij nemen met grote interesse kennis van uw concept-implementatie plan Zero Emissie Stadslogistiek (ZES korte versie). Niettegenstaande dat wij altijd een groot voorstander zijn geweest van de uitbreiding van de (onder-tussen opgeschorte) milieuzone over de binnenstad en singels kan met dit ZES plan nu al met een belangrijke stap voorwaarts worden begonnen om het milieu en de omgevingskwaliteit van de binnenstad te verbeteren: onontbeerlijk voor de toekomst van ondernemers en bedrijven, werkenden, bezoekers en bewoners. Met als belangrijke toegevoegde waarde de directe concrete samenwerking van al deze "gebruikers" van de binnenstad.

Zorgpunt is voor ons wel nog de lange tienjarige realisatietermijn (tot 2030). Op dat punt missen wij wel de aanvulling met een milieuzone voor de binnenstad. Anderzijds

realiseren ook wij ons dat met dit plan een enorme omslag opgestart moet worden met vergaande consequenties voor de logistieke sector die dat moet opbrengen. Daarom trent verwijzen wij ook naar de gezamenlijke reactie van het CMM en Bewoners-platform Verkeer en Milieu.

Verder verzoeken wij u de volgende kanttekeningen en nadere voorstellen mee te nemen in het plan.

1. Schaalconflicten binnenstad transport logistiek annex overslag stadsdistributie.

Gemist wordt in het korte Implementatieplan aandacht voor de problemen en conflicten door grootschalige vervoerssystemen (grote vrachtwagens) in een kleinschalige binnenstad. Over de daarvoor mogelijk in te zetten “overslagpunten” naar een kleinschalig beter afgestemde logistiek wordt niets vermeld. Weliswaar “schoner” blijft dit verkeersconflict en -druk op de beperkte beschikbare ruimte en smalle straten nog steeds bestaan. De nu opgenomen ZE zone richt zich op de milieu-uitstoot, maar biedt hiervoor geen perspectief.

- Verzocht wordt deze problematiek mee te nemen aandacht te geven in het “korte implementatie plan” en oplossingsrichtingen te stimuleren.

2. Zero Emissie zone, bewakingscamera's en samenhang Milieuzone.

Voorgesteld wordt in het plan de ZES zone te bewaken met “slimme” camera's: een verstandige keuze. Over de inzet van camera's is indertijd uitgebreid gediscussieerd in de gemeenteraad in het kader van de eventuele uitbreiding milieu-zone.

- Een overeenkomstigcamera systeem wordt nu in het ZES plan voor de ZES zone binnenstad voorgesteld. Richt dat systeem dan zo in dat dit ook breder inzetbaar is, eventueel ook in geval van een eventuele latere milieuzone.

3. Resterende risico's vervuilende (vracht)

auto's voor de komende 10 jaar tot aan 2030.

Het plan gaat uit van een “vergroening” van de stadslogistiek op basis van gezamenlijk aanpak, positieve insteek, vertrouwen en bereidheid tot investering met name door de logistieke sector en de ondernemers, de overheden, de bewoners en overige gebruikers van de binnenstad. Met als doel over 10 jaar in 2030 een definitief emissieloze logistiek te hebben bereikt.

Echter voor deze komende 10 jaar kunnen geen garanties gegeven worden om oudere vervuilende auto's tegen te kunnen houden: het plan gaat uit van verbetering bij vervanging. Qua emissie worden voor geen “harde” emissienormen voor bestaande bedrijfsauto's in de binnenstad opgelegd. Dit kan betekenen dat vervuilende oudere (bestaande) dieselauto's nog 10 jaar ongelimiteerd de binnenstad kunnen binnenrijden.

- Daartoe is ernstig te overwegen voor de ZES Zone aanvullend een nadere toelatingseis voor dieselauto's op te nemen. Te denken is daarbij aan te sluiten op deregulering voor milieuzones in te stellen. Qua bewaking gebruik makend van de camera inzet (zie punt 2) van het ZES implementatie plan.

4. Ontheffingen Bestelauto's en/of bijzondere voertuigen van binnenstadbewoners en overige particulieren.

Aangegeven wordt dat het plan geen personenauto's maar alleen bestel- en vrachtauto's betreft. Echter ook in binnenstad zijn er bewoners die beschikken en gebruik maken over een bestelauto (waaronder grijs kenteken); een gehandicapten voertuig, een camper of anderszins. Het plan geeft geen zekerheid dat die auto's overeenkomstig die van overige particuliere bewoners behandeld zullen worden. Verwezen wordt naar de gemeente.

- Garanties voor die bewoners groep zijn bepalend voor de draagkracht van het plan en nu concreet mee te nemen.
- Alsook ten aanzien van binnenstadbewoners met een bedrijf in de binnenstad.

Demarragefietskoeriers.nl

Er zullen IT oplossingen moeten komen, om de verdeling van de ritten en kosten en baten te structureren. M.a.w. een platform waarop ondernemers en vervoerder inloggen. Daarover lees ik niks over terug maar is mijns inziens van wezenlijk belang.

Buiten de logistiek om zijn er nog ZEER vervuilende gele stadsbussen die toeristen vervoeren in omloop, en ook de uitlaten van de toeristenboten vervuilen de lucht zeer ernstig op de Servaasbrug. Dit is een doorn in de longen, als je als ondernemer probeert

er alles aan te doen om de lucht schoon te houden en jij als fietsertje in die lucht je rit probeert te rijden. Dus indirect heeft dit zeer veel effect op de logistiek in de binnenstad.

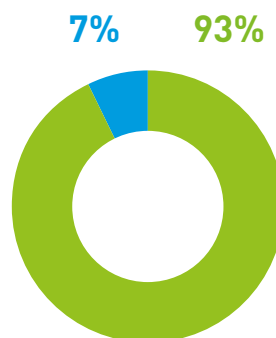
Ook zie ik dat de routing op Google Maps niet overeenkomt met de bewegwijzering in de stad. Daar waar “uitsluitend bestemmingsverkeer” staat wordt je met Google Maps doodleuk toch door die bewuste straten geleid. Dit kan veel beter. Dus afstemmen met Google Maps zal ook al vele ergernissen en luchtkwaliteit voor bewoners en ondernemers bevorderen.

Maasveste Bouw Berben

Aandacht voor de investeringskosten die gemoeid zijn met de implementatie voor de ondernemers.

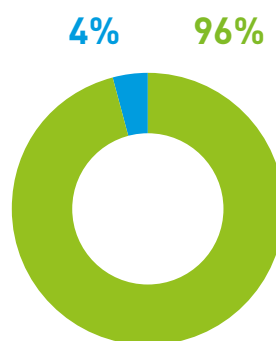
5. **Onderschrijft u de ambitie om met ZES en een Zero Emissie zone Stadslogistiek vorm en inhoud te geven aan een aantrekkelijk, gezond en veilig stadscentrum én aan economische vitaliteit ?**

● Ja ● Deels ● Nee



6. **Herkent u zich in de hoofdconclusie van het participatieproces: “Niet ‘of’ we aan de slag gaan met Zero Emissie Stadslogistiek en de Zero Emissie zone Stadslogistiek, maar vooral ‘hoe’ staat in de aanloop naar invoering in 2025 centraal”.**

● Ja ● Deels ● Nee



7.

Onderschrijft u de conclusie dat ZES en invoering van een ZE zone een positief maatschappelijk saldo oplevert en daardoor vanuit het perspectief van het maatschappelijk belang achteraf geen spijt oplevert?

(let op: vraag enkel gesteld in reactieformulier 5 respondenten)



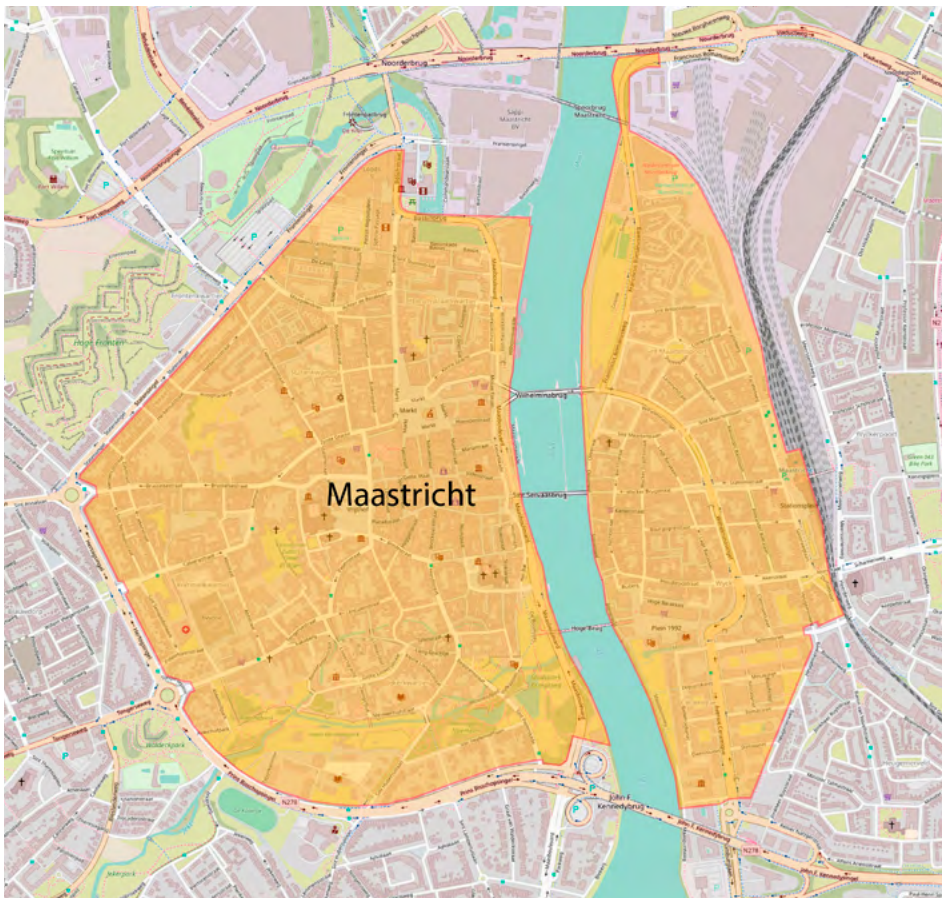
8.

Stemt u in met de conclusie dat de voorgestelde Zero Emissie zone Stadslogistiek een goed werkbare zone is.

15% 4% 81%



● Ja ● Deels ● Nee



9.

Bent u het ermee eens dat u, ondanks de beperkingen door corona, in de afgelopen periode in een overzichtelijk participatieproces bent meegenomen.

● Ja ● Deels ● Nee

19% 81%



10.

Bent u bereid om de gezamenlijke ambitie en doelen van ZES uit te spreken in een Akte van Ambitie en zich hieraan te committeren?

● Ja ● Deels ● Nee

23% 12% 65%



11.

Aanvullende opmerkingen 'CONCEPT Implementatieplan ZES KORT':

In de toelichting op de vraag: onderschrijf je de ambitie om met ZES en een Zero Emissie zone Stadslogistiek vorm en inhoud te geven aan een aantrekkelijk, gezond en veilig stadscentrum én aan economische vitaliteit? geven partijen aan:

Evofenedex

Ja dit onderschrijft Evofenedex. Hierbij is ruimte geven aan het transport wat wel in het stadscentrum moet zijn noodzakelijk. We zijn daarom ook tegen het verkrappen van de venstertijden. Dit geeft namelijk extra druk op de stad. Iets wat haaks staat op de ambities. We benoemen dit daar dit door enkele betrokkenen genoemd is als een aanvullende maatregel. Niet doen dus.

MKB Limburg

Voorwaarde is uiteraard dat alle overige mobiliteit (alle kleinschalig gemotoriseerd verkeer) ook gestimuleerd wordt om emissieloos te vervoeren of te verplaatsen.

Demaraggefietskoeriers.nl

Uiteraard wil ik als fietskoeriers dienst niets liever dan dat de stad emissievrij is.

Partijen herkennen zich in de stelling: niet 'of' we aan de slag gaan met Zero Emissie Stadslogistiek en de Zero Emissie zone Stadslogistiek, maar vooral 'hoe' staat in de aanloop naar invoering in 2025 centraal". In de toelichting hierop schrijven zij:

Evofenedex

Het is belangrijk dat er uniformiteit is in toegangseisen. Ook komt er een nationale subsidieregeling die een deel van de meerkosten dekt bij aanschaf van een elektrisch voertuig. Belangrijk is dat er lokaal invulling wordt gegeven aan een pakket van adviezen en hulp die ondernemers krijgen bij het maken van de keuze of ze hun voertuig wel moeten vervangen. Er kan namelijk ook gekozen worden voor niet vervangen maar de goederen meegeven aan een andere partij die reeds geïnvesteerd heeft in een elektrisch voertuig. Bij deze keuzes hebben bedrijven hulp nodig. De gemeente zou er goed aan doen bedrijven hierbij hulp te bieden. Ook in het opzetten van samenwerking die er voor gaat zorgen dat de voertuigen niet alleen verschonen door de zone maar dat er daadwerkelijk ook bundeling ontstaat en dus minder voertuigen in de stad.

MKB Limburg

Discussie past in totale visie op migratie naar emissieloos vervoer en stadslogistiek is geen uitzondering maar deel van.

Demaraggefietskoeriers.nl

Het staat buiten kijf dat we toe zijn aan een beter leefmilieu.

Op de vraag: Onderschrijf je de conclusie dat ZES en invoering van een ZE zone een positief maatschappelijk saldo oplevert en daardoor vanuit het perspectief van het maatschappelijk belang achteraf geen spijt oplevert? reageren partijen als volgt:

Evofenedex

Ik vind het positief maatschappelijk saldo een rare berekening. We onderschrijven ZES vanuit de uitwerking van het klimaat akkoord en besparing van CO2. Daarnaast is er nu een kans om een nog hogere mate van bundeling van goederen de stad in en uit te realiseren. Daarom werkt Evofenedex mee aan dit project.

MKB Limburg

Onder voorwaarde van de juiste verwachtingen en realisatie ervan blijven communiceren.

Demaraggefietskoeriers.nl

Betere gezondheid en wellicht een betere gestroomlijnde logistiek.

Partijen stemmen in met de gekozen omvang van de Zero Emissie zone Stadslogistiek. De omvang is goed werkbaar. In een toelichting hierop schrijven zij:

Evofenedex

De zone is zoals omschreven in de nationale doelen een middelgrote zone. Passend bij de omvang van het centrum / winkelgebied van Maastricht.

MKB Limburg

Domein duidelijk afgebakend.

Partijen is gevraagd of zij het ermee eens zijn dat zij, ondanks de beperkingen door corona, in de afgelopen periode in een overzichtelijk participatieproces zijn meegenomen. Zij geven aan:

MKB Limburg

Neutraal. Daadwerkelijke interactie met argumenten moeten niet alleen afhangen van sessies. Initiatief vanuit doelgroep zelf blijft hierin bepalend.

Bewoners Jekerkwartier

Wij betreuren het dat wij respectievelijk de bewonersorganisatie BJK niet bij de "tafels" werd uitgenodigd.

Partijen reageren positief op de bereidheid om de gezamenlijke ambitie en doelen van ZES uit te spreken in een Akte van Ambitie en zich hieraan te committeren. In aanvulling hierop lichten zij toe:

Evofenedex

Omdat we achter dit proces staan en het goed is als ondernemersorganisatie het verschil uit

te leggen dat we voor de ZE zone zijn en tegen de milieuzone die helaas nog steeds rondzingt in de Maastrichtse raad.

MKB Limburg

MKB Limburg leden die zich in het gebied bevinden zullen dit delen.

Demaraggefietskoeriers.nl

Het is een aanvulling op waar we al 17 jaar staan en voor strijden.

In aanvulling op bovenstaande is aan partijen een reactie gevraagd op het 'CONCEPT Implementatieplan KORT':

Demaraggefietskoeriers.nl doet daarbij de volgende handreikingen: Niet alleen het zero emissie aspect maar ook het menselijke gezondheid aspect mag meer spreken. Menselijke spierkracht boven gemotoriseerde hulpmiddelen. Dit bevordert de gezondheid van de inwoners en bezoekers indirect door het juiste voorbeeld te geven. Laat als gemeente meer sportende/bewegende mensen zien als participanten binnen een logistiek proces. Meer wandelen en fietsen. Minder hulpmiddelen waar kan, juiste binnen dit logistieke proces! Een mens heeft beweging nodig. Actief in een fris leefmilieu.

Deel B.

Schriftelijke vragen ingezonden op basis van 'CONCEPT Implementatie- plan KORT'

MILIEUDEFENSIE

Datum ontvangst: 17 januari 2021

Een online overleg heeft plaatsgevonden met 5 mensen uit regieteam en Milieudefensie: 19 januari 2021 11:00u tot 12:30u

Vraag: "24 uren bezorging als knelpunt." Waarom wordt dat als knelpunt gezien?

Antwoord: Logistieke partijen geven aan dat zij meer gebundeld zouden kunnen leveren aan afnemers als zij de tijd hebben om goederen te kunnen consolideren. Het bestelgedrag (levering binnen 24 uur) maakt bundeling minder goed mogelijk en is daarmee een knelpunt. Ook is er dan minder tijd om met een conventionele diesel vrachtwagen de 'lange afstand' te doen en over te slaan op een hub aan de rand van de stad en van daaruit Zero Emissie uit te leveren.

Vraag: Van waar de terughoudendheid voor Venstertijden? Daar zijn toch al heel lang afspraken over gemaakt. Er is toch al jaren tijd geweest om hierop te anticiperen. Al jaren wordt daar oogluikend mee gesjoemeld c.q. niet gehandhaafd. Dat ondanks herhaald protest. Leidt deze omschrijving nu niet tot het verder legitimeren van ontwijkgedrag, ondanks alle afspraken?

Antwoord: Aanpassen venstertijd lost het probleem niet op rond ZES. Meer voertuigen zullen nodig zijn om stad te belevaren, minder tijd om grote investering van ZE voertuig terug te verdienen.

Vraag: "Alleen als het technisch en economisch haalbaar is". Zijn dit geen vlucht- en keuzebepalingen, die ongewenst ontwijkgedrag kunnen oproepen? Het is immers een convenant dat je afsluit: contract is contract! Als dit inderdaad plaatsvindt welke correcties staan er dan ter beschikking?

Antwoord: In lijn met landelijk beleid is beschikbaarheid en betaalbaarheid van voertuigen een thema. Om deze reden wordt in 2022 de balans opgemaakt of invoering haalbaar is. Er is een bepaalde afhankelijkheid van o.a. voertuigbouwers, landelijk beleid etc.

Vraag: Wat wordt bedoeld met ZE-zone? Is het een formeel juridisch instrument uit de wegenverkeerswet of is het een soortement intentieterm?

Antwoord: Ja formeel juridisch instrument uit Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, 1990 (RVV, 1990). Zie voor meer informatie: <https://www.internetconsultatie.nl/zezones>

Vraag: Kunt u de bedoelde hardheidsclausule toelichten?

Antwoord: Uitgangspunt is: de gemeentelijke hardheidsclausule ziet toe op die gevallen waarin de weg maar emissieloos vervoer nog niet haalbaar blijkt.

Op grond van artikel 87 RVV 1990 behoudt de wegbeheerder de mogelijkheid om in bijzondere gevallen ontheffing te verlenen. De uitwerking van de hardheidsclausule is onderdeel van de uitvoeringfase en het ontheffingenbeleid dat later uitgewerkt wordt.

Vraag: Als er een ZE-zone nodig is, waarom hebben de betrokken ambtenaren in hun overleg met Buck- consultants nagelaten de betreffende zone in een AVG zo te definiëren, dat daar ook personenvervoer onder valt of eventueel in de toekomst onder kan gaan vallen?

Antwoord: Er is opdracht gegeven voor een verkenning rond het instellen van een zone voor ZES.

Vraag: Een ZE-zone geeft recht op het plaatsen van camera's. Waarom wordt het gebruik hiervan bij voorbaat voor andere projecten, zoals een milieuzone uitgesloten. Het betreft immers vooralsnog een convenant waarin op lokaal niveau ALLE betrokkene (dus ook bewoners en andere belanghebbende organisaties) afstemmen en afspraken maken.

Antwoord: Opdracht is Zero Emissie Stadslogistiek.

Vraag: U geeft aan, blz. 10, dat het gebruik van camera's voor handhaving niet buiten het OM om en ook niet voor andere DOELLEN gebruikt mag worden. Constaterende dat de ZE-zone in dit plan samen met de ZE-zone in de zin van de Milieuzone beide ZE-zone zijn, met een identieke locatie en met hetzelfde doel (verbeteren luchtkwaliteit), kunt u dan aangeven waar de discrepantie zit, die kan leiden tot het uitsluiten van camera-gebruik voor een ander project zoals de Milieuzone?

Antwoord: Wat we hebben bedoeld tijdens de afsluitende participatiebijeenkomst is dat

het geen automatisme is dat een camera voor andere doeleinden ingezet kan worden. Het is niet principieel onmogelijk.

Vraag: Kunt u op gedetailleerde wijze, zoals b.v. door Haskoning bij de Milieuzone studie inzichtelijk werd gemaakt, aangeven wat het effect is op de luchtkwaliteit?

Antwoord: Het deelonderzoek hiernaar met inzicht in effect op luchtkwaliteit wordt openbaar nadat het college heeft besloten over de ZE Zone.

Vraag: Wat wordt bedoeld met 'Participatie films' en wie worden er voor uitgenodigd?

Antwoord: Bedoeld worden de korte filmpjes die tijdens het webinar op 16/12 (afsluitende digitale bijeenkomst participatieproces) zijn getoond en waarin vertegenwoordigers van ondernemers, horeca, bewoners en logistieke partners de ambitie en het belang van ZES hebben uitgesproken. In vervolg hierop is in het webinar aangekondigd dat belanghebbenden benaderd zullen worden om middels een Akte van Ambitie hun commitment uit te spreken over ambitie en doelstellingen ZES. Representatieve vertegenwoordigers van binnenstadspartners (ondernemers, horeca, bewoners) en logistieke partners zullen hier januari- beging februari voor worden benaderd.

Vraag: "Handhaving borgen van een eerlijk speelveld"

Hier worden weliswaar niet direct achter elkaar, maar wel onder dezelfde paragraaf tweestatemts benoemd: "Landelijke regels schrijven voor (ook in het kader van ZES) handhaving via kenteken camera's".

Alleen te gebruiken voor handhaving van de ZE-zone stadslogistiek. Hier wordt de suggestie gewekt dat ZES reglementeert dat camera's uitsluitend voor ZES gebruikt mogen worden. Is bovenstaande combinatie van statements inhoudelijk correct? Is het vanzelfsprekend dat gebruik van de zgn. ANPR-camera's in het kader van ZES per definitie het gebruik voor andere projecten uitsluit of is dat

een kwestie van afspraken maken binnen een lokaal convenant. Als dat laatste het geval is, kunt u die keuze dan toelichten?

ANTWOORD? We verwijzen hier naar de beleidslijn Beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden Auteur: Parket CVOM, afdeling Beleid en Strategie. Versie: Augustus 2018 Contact: aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl (https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahU-KEWjuzfqBlqXuAhWN_aQKHRoxAy8QF-jAAegQIAhAC&url=https%3A%2F%2Fwww.om.nl%2Fbinaries%2Fom%2Fdocumenten%2Fpublicaties%2Fverkeer%2Fverkeer%2Fmap%2Fbeleidskader-geslotenverklaringen-en-voetgangersgebieden%2FBeleidskader%2Bdigitale%2Bhandhaving%2BGVVG%2B-%2Baug.%2B18.pdf&usq=AOvVaw0ltapQQSrI006pgdpxcyxP)
Waarbij bepaald is dat: 'Camera's mogen enkel voor handhaving geslotenverklaring gebruikt worden en niet voor andere doeleinden;

CENTRUM MANAGEMENT MAASTRICHT

Datum ontvangst: 12 januari 2021

Een online overleg heeft plaatsgevonden met 5 mensen uit regie team en milieudefensie: 19 januari 2021 15:30u - 17:00u

Vraag: Laadinfra. De vraag is welke garantie kan worden gegeven dat de benodigde laadinfrastructuur in 2025 is gerealiseerd?

Antwoord: door overheden én bedrijfsleven wordt de komende jaren gewerkt aan voldoende en passende beschikbaarheid van laadinfra. Bijvoorbeeld via de nationale en regionale laadagenda en plaatselijk via het stimuleren van laadinfra vanuit ZLB.

Vraag: Subsidierelingen: de vraag is welke subsidierelingen op stapel staan om de transitie naar elektrische voertuigen te ondersteunen?

Antwoord: de regelingen die we op dit moment verwachten zijn:

- de landelijke subsidieregeling voor elektrische bestelwagens, 10% op de aanschafprijs (maximaal 5.000 euro) zal naar verwachting in het voorjaar van 2021 open zal gaan. Met 22 miljoen euro wil dit zeggen dat er voor max. 4.400 voertuigen subsidie beschikbaar is.
- DKTI-transport (Demonstratie klimaat-technologieën en -innovaties in transport) o.a. voor zwaar vrachtverkeer en machines welke binnenkort zal worden opengesteld (mogelijk maart). De inhoud regeling zal op 8 februari definitief bekend worden gemaakt.
- ZLB is actief om de regelingen bij ondernemers in de regio onder de aandacht te brengen.

Vraag: Subsidierelingen: de vraag is of er alternatieve scenario's zijn wanneer subsidies gedurende de looptijd neerwaarts worden bijgesteld?

Antwoord: ondernemingen (groot en klein) worden door ZLB ondersteund bij het bepalen van de route tot verduurzaming van het wagenpark waaronder zero emissie voertuigen. O.a. een EV & Laadinfra scan wordt ingezet die zicht geeft op de mogelijkheid tot het elektrificeren van personenauto's en bestelauto's. Zowel ZLB als de Provincie Limburg dragen bij in de kosten van deze scan waardoor de ondernemer 1.500 euro betaald i.p.v. 4.800 euro.

Vraag: Beschikbaarheid en betaalbaarheid: de vraag is welke zekerheid er is dat de beschikbaarheid en betaalbaarheid een feit is in 2025?

Antwoord: er is op dit moment geen zekerheid te geven rond beschikbaarheid en betaalbaarheid. De techniek is volop in ontwikkeling, stimuleringsmaatregelen zijn ingezet of gepland en regionaal wordt in een publiek private samenwerking gewerkt aan de inzet van zero emissie voertuigen. In 2022 en 2024 wordt vanuit de Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in een evaluatie bekeken of invoering van de emissievrije zone in 2025 ook echt haalbaar is. De evaluatie kan aanleiding geven voor aanvullende maatregelen of aan-

passingen van bestaande maatregelen. Dat zal echter niets veranderen aan het uitgangspunt dat het bestel- en vrachtverkeer uiterlijk in 2030 volledig zero-emissie moet rijden in de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

Vraag: Beschikbaarheid en betaalbaarheid: de vraag is wat de normen zijn van het begrip beschikbaarheid en betaalbaarheid?

Antwoord: beschikbaarheid zegt iets over de mate waarin voertuigen volgens de gewenste specificaties aan te schaffen zijn om aan de vraag te kunnen voldoen rond de inzet van voertuigen in zero emissie zones. De betaalbaarheid wil zeggen dat er een TCO (Total Cost of Ownership) is die wellicht tijdelijk een meerprijs kent die te dragen is door een gemiddelde onderneming. Door het borgen van een gelijk en eerlijk speelveld is er geen sprake van oneerlijke concurrentie.

Vraag: Beschikbaarheid en betaalbaarheid: de vraag is of er scenario's zijn met aangepaste doorlooptijden wanneer onverhoopt zou blijken dat beschikbaarheid en betaalbaarheid op een later moment zou plaatsvinden?

Antwoord: in 2022 en 2024 wordt bekeken of invoering van de emissievrije zone in 2025 ook echt haalbaar is. Dit is mede afhankelijk van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van zero emissie voertuigen.

Vraag: er is behoefte aan een nadere toelichting op de uitgangspunten en criteria die gehanteerd is voor de effectanalyse.

Antwoord: we verwijzen naar de integrale effectstudie die als aparte bijlage wordt toegevoegd aan de stukken voor de gemeenteraad. Daarnaast hebben we in het implementatieplan een aanvullende toelichting gegeven op de relatie tussen investeringskosten voor het bedrijfsleven en het positieve effect op het vestigingsklimaat voor centrumondernemers. Uitsnede hieruit is hieronder opgenomen:

Vraag: Investeringskosten voor het bedrijfsleven én een positief effect op het vestigingsklimaat voor winkeliers. Hoe zit dat?

Antwoord: Simpel gezegd werkt het positieve effect van een prettiger verblijfsklimaat sterker door op het vestigingsklimaat van centrumondernemers dan de mogelijk tijdelijke hogere investeringskosten voor Zero Emissie voertuigen.

Als blijkt dat de individuele businesscase van een centrumondernemer voor het investeren in een elektrische bestel- of vrachtwagen vanaf 2025 niet kan concurreren met een diesel-alternatief zijn er ook andere oplossingen dan 1 op 1 vervanging. Zo kan een ondernemer ervoor kiezen om:

- Geen nieuw voertuig aan te schaffen, maar tegen die tijd een tweede hands elektrisch voertuig;
- Kiezen voor lease, in plaats van nieuw-koop;
- Uitbesteding van de 'logistiek' aan een stadsdistributiespecialist (eventueel gecombineerd met een hub)
- Kiezen voor een andere vervoerswijze, bijvoorbeeld de cargo-bike;

Mocht dit alles – naast de landelijk geldende vrijstellingen en ontheffingen en het ondersteunende flankerende pakket (zie hst 3.2) - niet mogelijk zijn en als de Zero Emissie zone niet proportioneel is voor de individuele ondernemer, dan ziet een gemeentelijke hardheidsclausule toe op die gevallen waarin de weg naar emissieloos vervoer nog niet haalbaar blijkt en verleent de gemeente een lokale ontheffing.

Dit tezamen maakt dat BCI positief is over het effect op het vestigingsklimaat en de immateriële winst voor winkeliers.

ONDERNEMEND WYCK

Datum ontvangst: 22 januari 2021

Een online overleg heeft plaatsgevonden met 2 mensen uit regieteam en Ondernemend Wyck: 22 januari 2021

Vraag: welke gevolgen heeft het instellen van een Zero Emissie zone voor stadslogistiek

voor ondernemers in Maastricht?

Antwoord: de opgave die voorstaat is groot. Onderstaand een korte weergave van de onzekerheden:

1. Beschikbaarheid van voertuigen: bestelwagens zijn in steeds ruimere mate verkrijgbaar en sluiten beter aan bij de wensen van gebruikers. Een EV & Laadinfra scan biedt inzicht in de mate waarin bedrijven bestel- en personenauto's kunnen vervangen voor elektrisch exemplaar. Een landelijke subsidieregeling voor bestelbussen (vanaf begin 2021 naar verwachting) geeft een extra stimulans tot aanschaf. Voor vrachtwagens is dit gecompliceerder omdat er minder voertuigen verkrijgbaar zijn die aansluiten bij de wensen van gebruikers en ook is de betaalbaarheid nog een thema. Via subsidieregelingen zoals DKT1 transport wordt gewerkt aan het versnellen van de ontwikkeling.
2. Beschikbaarheid van laadinfra: naast de inspanning vanuit de gemeente om te komen tot een passend netwerk van publieke laadinfra voor bestel- en personenauto's wordt ook aandacht besteed aan laadinfra voor vrachtauto's. De ontwikkeling van aanschaf en gebruik binnen de logistieke sector zal aanleiding moeten geven om waar nodig in actie te komen.
3. Logistieke oplossingen zoals het gebruik van hubs, logistieke platformen en dergelijke bieden voor binnenstadondernemers en logistieke bedrijven de mogelijkheid om de aanschaf van zero emissie voertuigen uit te stellen of te voorkomen. In het algemeen dat een afweging kan worden gemaakt of het beschikken over / in bezit hebben van materieel nodig is of dat mogelijkheden worden benut om uitvoering door dienstverleners plaats te laten vinden.

Verder is over de overgangsregelingen voor bestel- en vrachtverkeer gesproken welke met name voor MKB zijn gemaakt.

TLN

Datum ontvangst: 22 januari 2021

Opmerking: p.3 punt vier is niet correct voor bestelbusjes (zie tijdbalk TLN in bijlage en artikel <https://www.tln.nl/nieuws/toegangs-eisen-vrachtwagens-zero-emissiezone-bekend/>)

Antwoord: de zin is aangepast naar: Alle bestelauto's die rondrijden in de Zero Emissie 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.

Opmerking: p.4 2e alinea: "...alle bestel- en vrachtverkeer efficiënter, schoner en duurzamer..." schoner en duurzamer betekenen volgens mij hetzelfde of bedoelt Maastricht hier toch twee verschillende zaken?

Antwoord: de zin is aangepast naar: "...alle bestel- en vrachtverkeer efficiënter en duurzamer..."

Opmerking: p.4 2e alinea: in het grijze kader staat dat een 4-tal steden een positief besluit heeft genomen, dat zijn er meer, zie: <https://www.tln.nl/nieuws/steeds-meer-steden-maken-zero-emissie-zone-bekend/>

Antwoord: viertal wordt aangepast naar twaalf.

Opmerking: p.5 laatste alinea begint met "ZES is technisch mogelijk en betaalbaar" - betaalbaar is onjuist, verderop in de alinea wordt dit ook wel genuanceerd voor vrachtauto's, maar deze beginzin beter wijzigen in iets waaruit spreekt dat ZES technisch mogelijk is, maar dat er nog de nodige stappen nodig zijn om materieel voldoende beschikbaar en betaalbaar te krijgen.

Antwoord: deze zin wordt niet aangepast. Later in de alinea zit de nuance rondom de inspanning die nog moet worden verricht op het gebied van vrachtwagens. Zie onderstreept deel:

ZES is 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.

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