



**Zuid-Limburg
Bereikbaar.nl**



Zero Emission
Stadslogistiek

**Verslag gecombineerde Ronde
Tafel
Zero Emissie Stadslogistiek
Maastricht**

Tafels binnenstad en logistiek

Datum: 28-10-2020
Tijdstip: 15:00 tot 17:00
Locatie: Digitaal

Deelnemers:

Deelnemers vanuit de gecombineerde tafels logistiek en binnenstad:

- Gaston Honings (Maasveste Berbenbouw)
- Jeroen Bol (Evofenedex)
- Martino Schoenmakers (Sligro)
- Peter Leegstraten (Albert Heijn)
- G. Ucar (Ucargo)
- Paul ten Haaf (Centrummanagement Maastricht)
- Ton Harmes (Boekhandel Dominicanen)
- Antoine Scheerens (Samenwerkende Hotels Maastricht)
- Rabbe Dormans (Universiteit Maastricht)
- Esther Paulus (Bijenkorf, voorzitter Vereniging Ondernemers Centrum Maastricht)
- Math Korpershoek (Milieudéfensie Maastricht)
- Sylvia Góttens (Gemeente Heerlen)
- Ed van de Meerendonk
- Jean l'Ortye

Deelnemers vanuit het Regieteam Zuid-Limburg Bereikbaar:

- Jürgen Geraerts (Zuid-Limburg Bereikbaar)
- Mark Luikens (Logistiek Makelaar Zuid-Limburg bereikbaar)
- Marc Houben (Procesmanager Zuid-Limburg Bereikbaar)
- Dirk Bellens (Gemeente Maastricht, coördinator Duurzaamheid)
- Daan Bours (Procesmanager Zuid-Limburg Bereikbaar)
- Ferry Wahls (Gemeente Maastricht)
- Desirée Florie (Adviseur Communicatie Zuid-Limburg Bereikbaar)
- Angelique de Lange (Secretariaat Zuid-Limburg Bereikbaar)
- Yvette Kuiper (Adviseur Communicatie Zuid-Limburg Bereikbaar)
- Erik Lubberding (Buck Consultants International)
- Marije Groen (Buck Consultants International)

Opening en doel van de bijeenkomst:

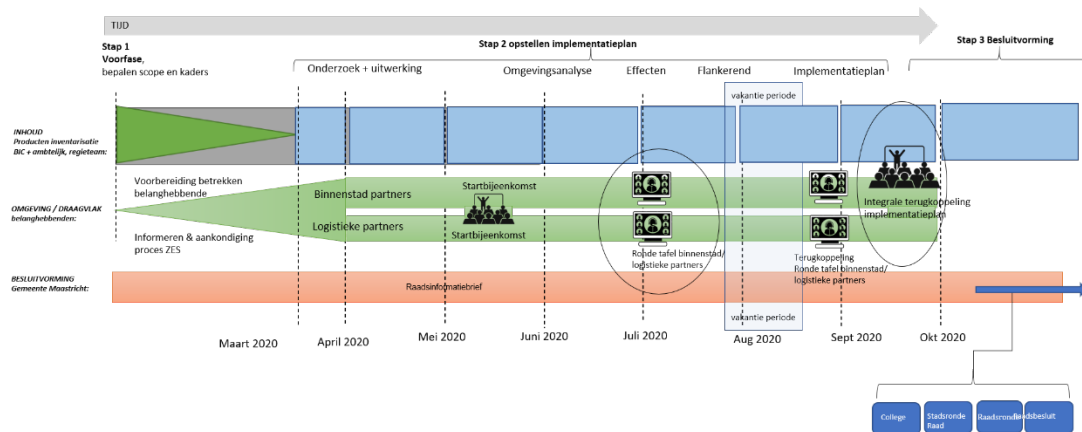
De bijeenkomst wordt voorgezeten door Daan Bours namens Zuid-Limburg Bereikbaar. Doel van de bijeenkomst is om informatie te delen over de resultaten van de effectenstudie en de bouwstenen voor het implementatieplan voor Zero Emissie stadslogistiek te delen. Ook willen we de bijeenkomst gebruiken om een voorstel te bespreken voor het uiten van een gezamenlijke ambitie van belanghebbenden.

Agenda van de bijeenkomst:

1. Hoofdlijn Resultaten Ronde Tafels juli
2. Stand van zaken zero emissie stadslogistiek
3. Resultaten effectstudie
4. Bouwstenen implementatieplan
5. Voorstel gezamenlijke ambitie belanghebbenden

1 Hoofdlijn Resultaten Ronde Tafel juli

Daan Bours blikt terug op de voorgaande Ronde Tafels waar de manier besproken is waarop een Zero Emissie Stadslogistiek geïmplementeerd kan worden. In de bijeenkomsten zijn met deelnemers de kansen, belemmeringen en benodigdheden in beeld gebracht (terug te lezen in de verslagen op de [website: www.logistiekbereikbaar.nl](http://www.logistiekbereikbaar.nl)). De uitkomsten van de voorgaande bijeenkomsten worden samen met de uitkomsten deze bijeenkomst over de effecten en kosten, verwerkt in het implementatieplan. In een volgende bijeenkomst wordt het concept implementatieplan voorgelegd. Medio Q1 2021 wordt formele besluitvorming voorzien door het college en de raad van Gemeente Maastricht. Zie de onderstaande figuur voor het processchema.



2 Stand van zaken zero emissie stadslogistiek

Jeroen Bol (Evofenedex) licht de overgangsregeling bestelbussen toe:

- Afspraken zijn ontstaan vanuit het klimaatakkoord waarbij onder andere geconstateerd werd dat er substantiële investeringen op het MKB afkomen (meer dan alleen het wagenpark).
- MKB-Nederland, Evofenedex en TLN voerden gezamenlijk gesprekken met het Ministerie van I&W over de datum van invoering van de Zero Emissie Zones en uitzonderingen / ontheffingen hierop, mede in het licht van de huidige Covid-19 crisis.
- Onderdeel is een subsidieregeling voor vervanging van bestelwagens voor elektrische voertuigen. Deze regeling start naar verwachting begin 2021.
- [Per brief](#) heeft de staatssecretaris schriftelijke bevestiging gegeven van de overeengekomen afspraken met gemeenten en sector. Zie voor een overzicht van de verschillende type ontheffingsmogelijkheden de onderstaande figuur.

Vrijstelling/ontheffing (vóór 1 januari 2025 op kenteken gezet)	Wie besluit?
Hardheidsclausule <ul style="list-style-type: none"> • Indien voortijdige investering niet proportioneel zijn 	Lokaal Maatwerk
Overgangsregeling vracht Toegestaan zijn voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet en niet ouder zijn dan 5 jaar voor bakwagens of 8 jaar voor trekker-oplegger en die voldoen aan: <ul style="list-style-type: none"> • Emissieklasse Euro VI tot en met 31-12-2029 	Landelijk
Hybride vrachtwagens (mits handhaafbaar)	Landelijk
Overgangsregeling bestel Toegestaan zijn voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet en die voldoen aan: <ul style="list-style-type: none"> • Emissieklasse Euro 5 tot en met 31-12-2026 • Emissieklasse Euro 6 tot en met 31-12-2027 	Landelijk
Ontheffing particulier bestel	Lokaal Maatwerk
Bijzondere voertuigen, tot 12jr oud, waaronder: <ul style="list-style-type: none"> • Voertuigen van gehandicapten • Kermis/circusvoertuigen • Exceptioneel transport • Verhuiswagens • Vrachtwagen met zware laadkraan 	Landelijk

Mark Luikens (Zuid-Limburg bereikbaar) geeft vervolgens een overzicht van de laatste ontwikkelingen in het veld over Zero Emissie Stadslogistiek vanuit het bedrijfsleven, waaronder:

- elektrificatie wagenparken en inzet op hybride / elektrische vrachtwagens;
- investeringen in laadinfrastructuur;
- toename gebruik elektrische cargobikes;
- en innovatieve oplossingen en opkomst logistieke hubs.

Vanuit Zuid-Limburg Bereikbaar worden bedrijven gefaciliteerd. ZLB ondersteunt bedrijven bij onderzoek naar haalbare business cases, onder andere met behulp van EV scans voor personen- en bestelwagens. De eerste pilots met elektrische bakwagens en bundeling van lading levert nu al positieve uitkomsten op voor CO2 reductie, kilometerreductie en optimalisatie van ritten. En er is een akte van ambitie gesloten met de Koninklijke Horeca Nederland (KHN).

Reacties:

- Jean l'Ortye over de proef met collectieve afvalinzameling: hoe staat het hiermee?
Antwoord: hierop wordt terug gekomen.
- Silvia Göttgens over de EV scans: wordt deze aangeboden aan alle grote werkgevers en wordt er al veel gebruik van gemaakt?
Antwoord: ja maar niet veelvuldig. De 20 ingekochte scans zijn nog niet allemaal benut, meld je dus aan.

3 Resultaten effectstudie

Erik Lubberding (Buck Consultants International) deelt in een samenvatting de belangrijkste resultaten van de effectenstudie naar de invoering van een Zero Emissie Zone gericht op de invoering van een ZE zone in het stadscentrum (exclusief de singels). De effectenstudie wordt onderdeel van de totaalpakket van beslisinformatie richting het College van B&W en de Raad.

Via een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) zijn verschillende effecten in beeld gebracht. Hiervoor zijn breed geaccepteerde kengetallen gebruikt die ook in andere

gezaghebbende studies zijn toegepast. De uitkomst is een zeer positief MKBA saldo van ruim EUR 25 mln. en positieve impact op kwalitatieve effecten, zie de onderstaande figuur.

Tussenoverzicht monetaire kosten en baten (x miljoen Euro)	Vertrekpunt ZES (centrum excl. singels)	Toelichting effect (2030)
	C.W. 2020	
Investerings Gemeente & Partners	- 3,9	
Investeringskosten	-1,0	Enmalige investering in realisatie Zero Emissie zone
Operationele kosten	-2,3	Jaarlijkse kosten handhaving, licenties, B&O (periode: 25 jaar)
Flankerende maatregelen	-0,7	Flankerend maatregelenpakket gericht op versnellen transitie ZES
Investerings Bedrijfsleven	- 1,7	
Wagenparkinvesteringen	- 1,7	Ongunstige TCO bij aanschaf vrachtauto's tot 2028
Collectieve baten	32,0	
Klimaat	16,9	Extra besparing uitstoot CO ₂ van 16,7 kton per jaar in 2030
Luchtkwaliteit	15,1	Extra besparing uitstoot schadelijke stoffen zoals stikstof en fijnstof
MKBA Tussenstand 'Monetaire' Baten	26,4	

Afwegingskader: Bereikbaarheid en afgeleide effecten		Toelichting effect
Bereikbaarheid	0	Geen omrijdeffecten verwacht.
Verblijfsklimaat bewoners en bezoekers	++	Prettiger verblijf in de binnenstad Betere luchtkwaliteit in de stad en op Hertog- en Statensingel
Vestigingsklimaat centrumondernemers	+	Aantrekkelijk winkelcentrum van de toekomst
Vestigingsklimaat bedrijventerreinen	0	Bedrijventerreinen blijven goed bereikbaar voor lange afstand transport
Logistieke innovatie	+	Zero Emissie zone is aanjager van logistieke innovatie

De geraamde besparing van 16,7kton CO₂ in 2030 is ca. 2% van de landelijke Klimaatopgave (1 mio ton CO₂). Dit is substantieel als we rekening houden met het feit dat Maastricht een relatief 'middelgrote' G-40 stad is. De conclusie vanuit de effectenstudie is dan ook: de KBA is positief en introductie ZE zone is vanuit maatschappelijk oogpunt "no regret".

Reacties:

- Paul ten Haaf over de waarde die wordt toegekend aan CO₂ besparing: stel de maatregelen worden niet ingevoerd, wie dragen dan de kosten voor de CO₂?
Antwoord: steeds meer bedrijven gaan rekenen met CO₂ prijzen bij het maken van investeringsbeslissingen. De milieuprijs voor de CO₂ besparing is EUR 80,- in zichtjaar 2030. Dit zijn kengetallen die ook in landelijke MKBA-studies worden gebruikt en gelden als een efficiënte milieuprijs.
- Peter Leegstraten met een eerste vraag over de genoemde meerkosten 3 eurocent per km 2025 en 0 eurocent richting 2030: De ervaringen van Albert Heijn zijn dat op dit moment de meerkosten per kilometer eerder richting 40 eurocent (voor een intensief te gebruiken voertuig) tot 50 eurocent per kilometer zijn. Dit is exclusief de kosten voor laadinfrastructuur. Het aanleggen van (zware) laadinfrastructuur kost al snel 2 jaar. Dit betekent dat er nu besloten moet worden over investeringen met de beelden van nu (de investeringskosten t.o.v. diesel zijn nu factor 3 tot 3,5x conventioneel diesel). Opmerking twee: technisch gezien lijken de elektrische vrachtwagens er wel te komen. Tegelijkertijd: er zijn zo'n 100 vrachtwagens op één DC opererend. Hoe komen we aan de groene energie als deze elektrisch worden? In het geval dat grijze energie wordt gebruikt: draagt dit dan wel bij aan het doel op wat we beogen?

Antwoord: de studie is gebaseerd op het dominante voertuig dat gebruikt wordt in de stadlogistiek, namelijk de bakwagen. De meerkosten zijn gebaseerd op calculaties vanuit [Topsectorstudies](#). Omdat de berekeningen een onzekerheidsmarge hebben is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. In de gevoeligheidsanalyse is gerekend met 8 cent aan meerkosten per kilometer in 2025 (i.p.v. 3 eurocent) die over de gehele afschrijvingsperiode doorlopen. Ook met inbegrip van een minder positieve TCO-ontwikkeling wordt een robuust MKBA saldo gerealiseerd van ruim 22 miljoen euro.

Vraag: wordt de effectenstudie gedeeld? Antwoord: ja.

- Paul ten Haaf: wordt rekening gehouden met kosten voor laadinfrastructuur (door de gemeente)?

Antwoord: nee, omdat het op dit moment nog onzeker is bij welke partij de kosten hiervoor gaan landen. Dit is afhankelijk van de locatie. Kosten voor invoering van de Zero Emissie zone en beheer zijn voor rekening van de gemeente i.s.m. andere publieke partijen (gesprekken hierover zijn gaande met provincie Limburg en het Rijk)

- Sylvia Göttens: Welke maatregelen staan er in het flankerend pakket?

Antwoord: de volgende maatregelen zijn opgenomen in het concept flankerend maatregelenpakket:

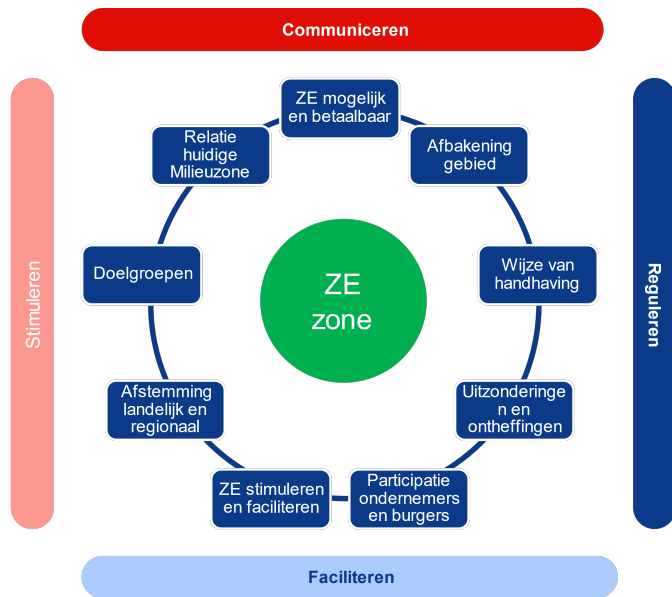
1. Uitbouwen en activeren 'stadslogistiek' ondernemersnetwerk Zuid-Limburg
2. Versnellen infasering emissievrije bestel- en vrachtauto's in Zuid-Limburg
3. Afstemmen laadstrategie 'stadslogistiek' in Regionale Agenda Laadinfrastructuur
4. Realisatiestrategie bundeling van logistieke stromen via stadsdistributiehubs
5. Stimuleren van duurzame koplopers via incentives en privileges
6. Pilot deelmobiliteit voor centrumondernemers met eigen vervoer (optioneel¹)

De kosten voor deze maatregelen zijn verspreid over de periode 2021 – 2025.

4 Bouwstenen implementatieplan

Erik Lubberding (Buck Consultants International) geeft een toelichting op de bouwstenen voor het implementatieplan. Het implementatieplan bevat een gezamenlijke strategie voor de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en geeft inzicht in de voor- en nadelen van een ZE zone, de effecten hiervan, de randvoorwaarden, waaronder de afbakening, die hieraan moeten worden gesteld en de routekaart die doorlopen moet worden en gaat in op het draagvlak. De bouwstenen zijn weergegeven in de onderstaande figuur.

¹ Niet opgenomen in het budget



Reacties:

- Vraag over handhaving: hoe kunnen BOA's zien aan buitenlandse voertuigen dat ze niet voldoen aan de voorwaarden?
Antwoord: voertuigen met een uitlaat (en/of dieseltank) kunnen staande worden gehouden.
- Paul ten Haaf geeft aan niet achter de inzet van camerasystemen voor een milieuzone te staan. Jeroen Bol onderschrijft dit.

5 Voorstel gezamenlijk commitment belanghebbenden

Daan Bours wijst op de gezamenlijke stappen en resultaten die tot heden doorlopen zijn in het proces met belanghebbenden.

In hoofdlijn:

- Startoverleg 4/6: wat is ZES, ambitie (wat willen we bereiken) en waarom is dat noodzakelijk
- Ronde tafels 7/7: omvang zone, kansen en belemmeringen en flankerende maatregelen
- Vandaag: kosten (investeringen) en baten (wat levert het de stad en belanghebbenden op) en daarnaast de bouwstenen voor het implementatieplan.

Nu we op weg gaan naar de afronding van het proces, met als resultaat een implementatieplan voor ZES en de besluitvorming daarover door de Raad is het wenselijk het commitment van belanghebbenden over gezamenlijke ambitie/ doelstellingen ZES en de marsroute waarlangs de ambitie en doelen gerealiseerd moeten worden (het implementatieplan) uit te spreken. Immers na besluitvorming door de Raad volgt er een periode van voorbereiding in de opmaat naar daadwerkelijke implementatie van de ZE zone. Daarvoor is intensieve samenwerking tussen en met alle belanghebbenden noodzakelijk en om die reden moet er

een stevig fundament liggen onder die samenwerking. Commitment is daarom van groot belang

Doel is om dit mee aan te bieden in het besluitvormingsproces over het implementatieplan, zodat belanghebbenden in dat proces kenbaar kunnen maken dat er draagvlak en commitment bestaat voor de ambitie en doelen ZES. Een vorm waarin het commitment vastgelegd kan worden is een Akte van Ambitie. Vanuit de praktijk van Zuid Limburg bereikbaar en de Stadsaanpak Maastricht is de ervaring dat belanghebbenden het werken met een Akte van Ambitie een fijne werkwijze vinden. De vraag die voorligt is of de deelnemers zich kunnen vinden in het voorstel een Akte van Ambitie voor Zes te hanteren en dat te benutten als input voor het besluitvormingsproces.

Reacties:

- Paul ten Haaf: Om een akte van ambitie te kunnen ondersteunen is meer verdiepende informatie over de cijfers en achtergrond nodig (o.a. over het terugverdienmodel). Daarnaast is hij geen voorstander van het traject op het moment dat de politieke agenda verbreed wordt verder van zero emissie stadslogistiek.

Antwoord: dit gaat sec over zero emissie stadslogistiek, andere ambities worden hierin niet opgenomen. Ten aanzien van de cijfers: de effectenstudie is een onderdeel van het implementatieplan en wordt gedeeld met de belanghebbenden waaronder de deelnemers van deze sessie.

- Math Korpershoek: Mocht het zo zijn dat een camerasysteem enkel gebruikt wordt voor ZES en niet multifunctioneel, dan is dat zonde van de grote investeringen. Wat zijn de concrete opbrengsten/ baten van dit project ZES? En kan er meer inzicht in de financiën en het totale kostenplaatje worden gegeven? Tot slot de Kentekenregistratie: Belgische kentekens en ook Duitse kentekens zouden vanaf nu bekend gemaakt kunnen worden en beboet als het gaat om parkeren.

Antwoord: de kosten en baten (kwalitatief en kwantitatief) zijn meegenomen in de effectenstudie. Ambitie en doelen zijn: verminderen CO2, verbeteren luchtkwaliteit en daarmee bijdragen aan verbeteren verblijf- en vestigingsklimaat om zo te zorgen voor een leefbare en economische vitale (binnen) stad. Dit is doorgerekend en hier liggen breed geaccepteerde kengetallen aan ten grondslag. Verder wordt de verdiepende studie na finaliseren gedeeld. Het proces en het delen van feiten en cijfers gebeurt open en transparant zodat iedere deelnemer op een goede manier zijn inbreng kan leveren. De rapportage geeft inzicht in effecten en cijfers. Als het gaat om de investeringen in ZES is het belangrijk te wijzen op het feit dat de Raad haar eigen afwegingen zal maken. Let tot slot op het verschil: een milieuzone heeft effect op luchtkwaliteit, een Zero emissiezone heeft effect op luchtkwaliteit én klimaat en daarmee breder op de leef- en verblijfskwaliteit. Als het gaat om de kentekens: het uitwisselen van kentekeninformatie bij parkeren heeft een juridische grondslag. De hoop is op een nieuwe juridische grondslag en in de tussentijd is handhaving via BOA's het alternatief.

- Mark Luikens geeft als aanvullende reactie dat Zero Emissie zones het punt van focus is vanwege de uitvraag vanuit de gemeente Maastricht.
- Antoine Scheerens reageert op enkele bespreekpunten. Over handhaving zegt hij: tot op heden moeten Belgische wagens toch nog met BOA's worden behandeld (regelgeving / afspraken zijn nog niet gemaakt). Verder: de ambities en doelstellingen zijn we het over eens en voor dat onderdeel zou een akte ondertekend kunnen worden. Maar

eerst moet duidelijk zijn op welke wijze de kosten gedekt worden alvorens Samenwerkende Hotels Maastricht (SHM) een dergelijke akte kan ondertekenen.

Antwoord: in de rapportage wordt deze opmerking voor dekking van kosten meegenomen. Verder heeft de Benelux Unie een verklaring getekend en ook het Rijk heeft de verwachting dat de handhaving van Belgische voertuigen begin 2021 geregeld moet zijn.