

## Verkeersbesluit: instellen van een zero-emissiezone in de binnenstad te Groningen

Kenmerk: 10128080

### Bevoegdheid

Op grond van artikel 18, eerste lid, sub d, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.

### Grondslag

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVW moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

### Adviezen

Conform artikel 24 BABW hebben wij advies gevraagd aan de Politie Eenheid Noord-Nederland, district Groningen, basisteams Groningen - stad. De politie heeft positief geadviseerd op de hieronder beschreven verkeersmaatregel.

### Definities:

**Venstertijdengebied:** Het deel van de binnenstad dat op grond van verkeersbesluiten buiten venstertijden niet toegankelijk is voor bedrijfs- en vrachtauto's.

**Venstertijden:** Tijdvenster van 05 – 12 h waarbinnen het venstertijdengebied toegankelijk is voor bedrijfs- en vrachtauto's, dan wel de autovrije zone voor alle motorvoertuigen.

**Zero-emissiezone:** (Ook wel nul-emissiezone genoemd) Gebied waar bedrijfs- en vrachtauto's enkel als emissieloos voertuig zijn toegestaan(\*1).

**Emissieloos voertuig:** Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z), zoals bedoeld in artikel 86c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV).

**Bedrijfsauto:** Bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg, zoals bedoeld in artikel 86c van het RVV.

**Vrachtauto:** Motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3.500 kg, zoals bedoeld in artikel 1 van het RVV.

**Algemene ontheffing:** Ontheffing geregeld via dit besluit. Hiervoor hoeft geen ontheffing meer aangevraagd te worden.

### Voetnoten:

- (\*1) Een zero-emissiezone geldt volgens de huidige wetgeving alleen voor bedrijfs- en vrachtauto's en heeft geen effect op andere categorieën voertuigen
- (\*2) Ondertekend door gemeente Groningen, evofenedex, TLN, GCC, KHN, CVAH, TopDutch Logistics i.s.m. VNO-NCW, MKB Noord, RUG en EnergyExpo
- (\*3) <https://gemeente.groningen.nl/coalitieakkoord>
- (\*4) <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/>
- (\*5) <https://gemeente.groningen.nl/aanpak-binnenstad>
- (\*6) [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) en [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl)
- (\*7) Brief: IENW/BSK-2020/191355

- (\*8) Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket voor de harmonisering is door Groningen op 13 juni 2023 ondertekend
- (\*9) In artikel 2 van de WvW 1994 wordt verwezen naar de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer zal op een later moment worden geïntegreerd in de Omgevingswet
- (\*10) Betekenis symbool personenauto: motorvoertuig op meer dan twee wielen

### *Motivering*

#### **Inleiding**

De historische binnenstad van Groningen is ongeveer één vierkante kilometer en heeft al zo'n 1000 jaar deze omvang. Alles komt hier samen: wonen, werken, winkelen, uitgaan, theater- en bioscoopbezoek, manifestaties en evenementen. Het aanbod in de binnenstad blijft groeien, maar er zijn grenzen aan de groei. De historische binnenstad heeft nauwe straten en er rijdt steeds meer verkeer dat zorgt voor opstoppingen, verkeersonveilige situaties, geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat vraagt om een nieuw evenwicht tussen de verschillende functies, uiteenlopende belangen en hoge ambitie die we hebben op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving.

Om slimmer met de ruimte in de stad om te gaan, krijgt de binnenstad sinds 2016 een forse impuls via tientallen projecten onder de noemer Binnenstad 050 – Ruimte voor jou. Dit valt onder de binnenstadsvisie 'Bestemming binnenstad'. Het doel is een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het uitbreiden van het venstertijdengebied was een van de maatregelen om het aantal bedrijfs- en vrachtauto's in de binnenstad in de middag en avond sterk te verminderen. Om ervoor te zorgen dat het logistieke verkeer dat er nog wel rijdt emissievrij is, wordt er per april 2025 een zero-emissiezone ingesteld. De zero-emissiezone zal exact dezelfde zonegrens volgen als die van het venstertijdengebied. Het gaat dan globaal om de gehele historische binnenstad (binnen de Diepenring), de Sledemenerbuurt en de Westerhaven.

In 2021 heeft de gemeenteraad met het vaststellen van de visie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek' besloten het voormalige venstertijdengebied te verruimen en een zero-emissiezone in 2025 met dezelfde zonegrens in te voeren in de gemeente Groningen. In 2022 is het verkeersbesluit genomen voor het instellen van een groter venstertijdengebied. Voor de context en motivering daarvan kan het besluit worden gevonden in het gemeentebblad van 10 juni (gmb-2022-262467) met kenmerk 8771534. Dit voorliggend besluit heeft specifiek betrekking op het instellen van een zero-emissiezone, zoals door de raad is vastgesteld op 30 maart 2021 met zaaknummer 63778-2021.

#### **Beleid**

De zero-emissiezone is bedoeld om de overlast, veroorzaakt door emissies van voertuigen, te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen.

Bovenstaande ambitie is ook vastgelegd in verschillende lokale beleidsstukken. Hieronder is kort beschreven om welke beleidsstukken dit gaat.

#### *De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek*

De Green Deal (GDZES) werd in 2014 in Groningen ondertekend, waarbij Groningen en andere steden, het Rijk en partijen uit het bedrijfsleven zich uitspraken voor zero-emissie stadslogistiek in 2025. Deze ambitie is bekrachtigd in het Klimaatakkoord, waarin staat dat 30-40 gemeenten in 2025 beschikken over een zero-emissiezone voor logistiek verkeer voor een gezamenlijk te realiseren besparing van 1 Megaton CO<sub>2</sub> per jaar.

#### *Convenant Duurzame Stadslogistiek en klankbordgroep Stedelijke logistiek*

Samen met vertegenwoordigers van alle belangenorganisaties in de Groningse stadslogistiek is in 2018 het Convenant Duurzame Stadslogistiek Groningen opgesteld en ondertekend(\*2). Hierin is vastgelegd hoe wordt toegewerkt naar een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke binnenstad, met als eindresultaat emissievrije stadslogistiek in 2025. De belangenorganisaties zijn ook vertegenwoordigd in de klankbordgroep Stedelijke logistiek.

### Lokale kaders

Naast de hierboven beschreven milieudoelstellingen past de invoering van de zero-emissiezone ook binnen verschillende gemeentevisies en – programma's:

- *Coalitieakkoord 'Het begint in Groningen: voor wat echt van waarde is' (\*3)*: Dit akkoord van de huidige coalitie heeft o.a. betrekking op het herwinnen van de openbare ruimte, het verminderen van obstakels voor voetgangers en het inzetten op duurzame mobiliteit. Het reguleren en emissieloos maken van stadslogistiek levert hier een belangrijke bijdrage aan.
- *Visie 'Ruimte voor jou' (\*4)*: Vanuit de visie "Ruimte voor jou" wordt hard gewerkt aan het terugwinnen van de openbare ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers. Niet alleen de inrichting van de binnenstad sluit hier steeds meer op aan, ook Winkelgebied Westerhaven heeft deze uitstraling vanwege de inrichting en de autovrije zone. Daarom vormt Westerhaven samen met de rest van de binnenstad één gebied. Omdat een continue stroom van logistiek verkeer niet past binnen dat gebied is het venstertijdgebied vergroot tot aan de Diepenring met inbegrip van winkelgebied Westerhaven, exclusief de Diepenring zelf, gelijk aan de toekomstige zero-emissiezone.
- *Programma 'Wonen in Stadshart'*: Het gebruik van de binnenstad is de afgelopen jaren sterk veranderd; de nadruk ligt meer op ontmoeting en verblijf en minder op winkelen alleen. Vanuit het programma "Wonen in Stadshart" worden diverse nieuwbouwlocaties voor diverse doelgroepen gecreëerd waardoor ook het aantal inwoners in de binnenstad van Groningen toeneemt. Het programma maakt onderdeel uit van de visie Ruimte voor jou.
- *Visie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek' (\*5)*: In Groningen worden op dit moment al verschillende diensten en bevoorrading op een duurzame of elektrische manier uitgevoerd. Naast schoner vervoer is ook het verbeteren van het beslag en de impact op de openbare ruimte door bevoorradend verkeer een doelstelling voor de binnenstad. Daarnaast is het niet wenselijk dat wanneer de stadsdistributie vanaf april 2025 emissieloos uitgevoerd gaat worden dit tot gevolg heeft dat de binnenstad in de drukke middagen en avonden vol staat met elektrische bedrijfs- en vrachtauto's. Daarom is naast het instellen van een zero-emissiezone per 1 april 2025, het vergroten van het venstertijdgebied per 1 september 2022 ingegaan. Dit vergroten van het venstertijdgebied is gelijk aan de toekomstige zero-emissiezone. Deze maatregelen zijn bedoeld om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de binnenstad te verbeteren, de door emissies van voertuigen veroorzaakte overlast te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen.

### Omvang van de zone

In figuur 1 hieronder is in het roze de toekomstige zero-emissiezone per 1 april 2025 weergegeven. Binnen deze zone zijn alleen bedrijfsauto's en vrachtauto's toegestaan die emissievrij zijn. Het huidige venstertijdgebied en de toekomstige zero-emissiezone volgen exact dezelfde zonegrens. In grote lijnen volgt de zone de Diepenring rondom de binnenstad van Groningen incl. de Sledemenerbuurt en winkelgebied Westerhaven.



Figuur 1 huidige venstertijdengebied per 2022 en toekomstige zero-emissiezone per april 2025.

De combinatie van schone voertuigen door de zero-emissiezone en slimme stadslogistiek door het venstertijdengebied zorgt ervoor dat stadslogistiek schoner gaat verlopen en zorgt voor bundeling van goederen en andere slimme manieren van stadslogistiek. Dit komt de leefbaarheid van de stad ten goede.

#### **Effectenonderzoek milieu**

In opdracht van de gemeente Groningen heeft Royal HaskoningDHV een onderzoek uitgevoerd naar de effecten voor het milieu door de invoering van de zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's. Op basis van gehanteerde uitgangspunten kan worden geconcludeerd dat de invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in 2030 leidt tot vermindering van uitstoot door het wegverkeer in Groningen. Het volledige onderzoek is als bijlage (04. Effectstudie zero-emissiezone cv) bij dit besluit gevoegd. Binnen de zero emissiezone gaat het om -0,8 ton NO<sub>x</sub> (-29%), -0,25 ton NO<sub>2</sub> (-36%), -0,01 ton PM<sub>10</sub> (-4%), -0,01 ton PM<sub>2,5</sub> (-16%) en -282 ton CO<sub>2</sub> (-21%).

Situatie	NO <sub>x</sub> [ton/jaar]	NO <sub>2</sub> [ton/jaar]	PM <sub>10</sub> [ton/jaar]	PM <sub>2,5</sub> [ton/jaar]	CO <sub>2</sub> [ton/jaar]
2023 zonder zero-emissiezone	3,4	0,66	0,19	0,06	1209
2030 zonder zero-emissiezone	2,8	0,69	0,20	0,05	1323
2030 zero-emissiezone	2,0	0,44	0,19	0,04	1041
Effect zero-emissiezone bestel + vracht 2030	-0,8	-0,25	-0,01	-0,01	-282
	-29%	-36%	-4%	-16%	-21%

Tabel 1 milieu-effecten binnen zero-emissie

Binnen de gemeente Groningen (binnen + buiten de ZE-zone): -3 ton NO<sub>x</sub> (-2%), -1 ton NO<sub>2</sub> (-3%), -0,2 ton PM<sub>10</sub> (-1%), -0,07 ton PM<sub>2,5</sub> (-2%) en -1726 ton CO<sub>2</sub> (-2%). Omdat de zero-emissiezone geheel in een 30-zone ligt, is er meer sprake van motorgeluid dan van bandengeluid (rolgeluid). Door de zero-emissiezone wordt een deel van de voertuigen stiller en kan het geluid gereduceerd worden met ongeveer 3 á 4 dB.

Situatie	NO <sub>x</sub> [ton/jaar]	NO <sub>2</sub> [ton/jaar]	PM <sub>10</sub> [ton/jaar]	PM <sub>2,5</sub> [ton/jaar]	CO <sub>2</sub> [ton/jaar]
2023 zonder zero-emissiezone	239	46.5	14.0	4.18	94435
2030 zonder zero-emissiezone	174	40.6	13.3	3.23	91382
2030 zero-emissiezone	171	39.6	13.1	3.16	89656
Effect zero-emissiezone bestel + vracht 2030	-3	-1.0	-0.2	-0.07	-1726
	-2%	-3%	-1%	-2%	-2%

Tabel 2 milieu-effecten binnen de gemeente Groningen

De zero-emissiezone is voorzien in een 30 km/u-zone met enkele voetgangersgebieden en venstertijden voor bevoorrading door bestel- en vrachtauto's. De openbare ruimte is daarop ingericht. Dat maakt dat er binnen de zero-emissiezone vooral sprake is van bestemmingsverkeer, en niet van doorgaand verkeer. Daardoor zijn er geen relevante effecten te verwachten van verkeer dat om de zero-emissiezone heen gaat rijden om de toelatingseisen te ontwijken.

## Communicatie

Op landelijk niveau is er vanuit het Rijk op meerdere manieren gecommuniceerd over de zero-emissiezones. Zo zijn er vanuit het RDW brieven verstuurd richting particulieren, vrachtwageneigenaren en bedrijven die geraakt worden door de zero-emissiezones in het land. Ook heeft het rijk meerdere online- en offlinecampagnes gevoerd en zijn er een landelijke websites waar gemeenten en bedrijven informatie kunnen vinden over alle zaken rondom de zero-emissiezones (\*6).

Ook op gemeentelijk niveau is de afgelopen jaren op verschillende manieren gecommuniceerd over de invoering van de zero-emissiezone in Groningen. Belangrijk onderdeel daarvan is de gesprekken met de klankbordgroep Stedelijk Logistiek. Deze klankbordgroep bestaat uit afgevaardigden van Transport en Logistiek Nederland (TLN), Evofenedex, VNO-NCW Noord, MKB-Noord, Koninklijke Horeca Nederland (KHN), Groningen City Club (GCC), Centrale Vereniging voor Ambulante Handel (CVAH) en Stichting Energy Expo. De klankbordgroep komt jaarlijks een aantal keer samen en bespreekt dan de voortgang van de stappen richting de zero-emissiezone. Ook informeert de klankbordgroep hun eigen stakeholders over de zero-emissiezone.

Daarnaast is de belangrijkste communicatie naar verschillende doelgroepen op te hangen aan 3 belangrijke fases:

*Communicatie rondom de visie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek'*

De raad is in 2016 en 2017 geïnformeerd over de eerste stappen die Groningen zet op weg naar een Zero Emissie Stadslogistiek. Ook was er in juni 2018 een bijeenkomst voor raadsleden om de uitgangspunten voor het stappenplan naar zero emissie stadslogistiek te bespreken. Dit stappenplan is uitgewerkt in het Convenant duurzame stadslogistiek Groningen. Deze is samen met de Klankbordgroep Stedelijk Logistiek opgesteld. In februari 2020 heeft het college van B&W de conceptvisie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek' vastgesteld. Op basis van een persbericht leidde dit tot publicaties in de lokale en regionale media, de wijknieuwsbrieven van de gemeente, de Bereikbaarheidskrant van Groningen Bereikbaar en in de magazines van Groningen City Club en Transport en Logistiek Nederland. Hierna volgde de bespreking in de raad, in maart 2020, waarna het de bedoeling was om direct te starten met een participatietraject.

Vanwege de maatregelen omtrent het coronavirus werd het participatietraject echter uitgesteld tot het najaar van 2020. De inspraakperiode liep van 24 augustus tot en met 5 oktober 2020. Bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben we hierover geïnformeerd door middel van een huis-aan-huis-brief met een uitnodiging voor informatiebijeenkomsten en een folder met de belangrijkste informatie uit de conceptvisie. Naast algemene informatiebijeenkomsten organiseerden we ook bijeenkomsten met iedere belangenorganisatie uit de klankbordgroep Stedelijke Logistiek en hun achterban. Naar aanleiding van de algemene bijeenkomsten hebben we extra digitale gesprekken georganiseerd met bewoners.

Kleine ondernemers (zoals aannemers, schilderbedrijven, glazenwassers) die in de binnenstad werken, maar in een brede regio rond de stad gevestigd zijn, hebben we proberen te bereiken via een online-campagne via LinkedIn. Ook hebben we een videoproductie over de conceptvisie laten maken en deze breed verspreid. Begin 2021 is de definitieve versie door de raad vastgesteld.

#### *Communicatie rondom uitbreiding venstertijdengebied*

Rondom de uitbreiding van het venstertijdengebied op 1 februari 2023 heeft ook uitgebreide communicatie plaatsgevonden. Zo zijn er mailberichten verstuurd naar bedrijvenverenigingen, de klankbordgroep Stedelijk Logistiek, belangenorganisaties, intermediairs en bedrijven en instellingen binnen het venstertijdengebied. Ook is er een huis-aan-huisbrief met folder verstuurd naar alle adressen in het nieuwe venstertijdengebied, zijn er artikelen geplaatst in de wijknieuwsbrieven van de gemeente Groningen en in de Gezinsbode, waren er een maand lang advertenties te zien op digitale borden in de stad en zijn er diverse berichten geplaatst op sociale media. In de communicatie voor het uitbreiden van het venstertijdengebied is ook de zero-emissiezone aangekondigd.

#### *Communicatie rondom de invoering van de zero-emissiezone*

Op 1 april 2025 wordt de zero emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's ingevoerd. Vanaf 2021 hebben we hierover regelmatig gecommuniceerd met bedrijven en organisaties via de Klankbordgroep Stedelijke Logistiek Groningen en via de informatiecampagnes over de uitbreiding van het venstertijdengebied. De laatste informatiecampagne over de invoering van de zero emissiezone hebben we onlangs opgestart. Hierin trekken we samen op met het Rijk en de andere steden in Nederland die een zero-emissiezone voor stadslogistiek gaan invoeren.

In samenwerking met het Rijk en de andere zero emissiesteden hebben we overgangsregels opgesteld en werken we aan landelijk geldende ontheffingsregels. Daarnaast kunnen gemeenten ook lokale ontheffingsregels vaststellen. Er wordt een Centraal Loket opgericht waar de ontheffingen kunnen worden aangevraagd.

Begin 2024 zijn de gesprekken gestart met verschillende doelgroepen in onze regio over de landelijke en lokale ontheffingsregels voor de zero emissiezone: zijn de landelijke ontheffingen werkbaar voor de verschillende doelgroepen of is er lokaal maatwerk nodig? Ook voor de marktondernemers is er een klankbordgroep opgericht. Dat doen we onder andere vanwege het belang van de markt als economische trekker en hun bijzondere positie. Daarnaast is sinds februari 2024 de website [groningendoethetzero.nl](http://groningendoethetzero.nl) in de lucht, zijn er informatiebrieven verstuurd naar ondernemers en bewoners in de zero-emissiezone en was er een grote informatiebijeenkomst op maandag 25 maart 2024. Rondom de publicatie van dit verkeerbesluit worden er opnieuw brieven verstuurd en worden verschillende manieren van inspraak aangeboden.

#### **Juridisch kader zero-emissiezone**

In de huidige situatie is de hele binnenstad incl. de Sledemenerbuurt en winkelgebied Westerhaven een venstertijdengebied zoals in figuur 1 is weergegeven. De zero-emissiezone beslaat straks exact

hetzelfde gebied met dezelfde grenzen. Met de komst van de zero-emissiezone wordt dit gebied aangegeven met bord C22c (geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone) met daaronder onderbord C22c1 ('toegestaan nul-emissie') en '5 – 12 h'. Dit wil zeggen dat bedrijfs- en vrachtauto's enkel toegang hebben tot de zone wanneer deze voertuigen zero-emissie zijn én ze de zone binnen het tijdvenster van 5 en 12 h gebruiken.

Daar waar een voetgangersgebied de entree vormt van de zero-emissiezone is bord G7 (voetgangersgebied) gebruikt met een onderbord met daarop "laden en lossen toegestaan 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone" en een onderbord met een camerasymbool. Hierdoor mogen alle gebruikers die de zero-emissiezone in mogen rijden (incl. ontheffinghouders, vrijgestelde voertuigen, voertuigen die in de overgangsregeling vallen maar ook toegestane voertuigcategorieën zoals personenauto's) ook het voetgangersgebied in als zij gaan laden en lossen tussen 5 – 12 h.

De entree van de Steentilstraat is de enige uitzondering omdat hier een venstertijd geldt voor alle motorvoertuigen, dus ook voor personenauto's. Dit is praktisch niet te combineren met een zero-emissiezonebord. Voor de begrijpelijkheid en overzichtelijkheid wordt daarom de venstertijd voor alle motorvoertuigen gewijzigd in een venstertijd voor personenauto's. Personenauto's, bedrijfs- en vrachtauto's mogen buiten de venstertijden niet meer op de Steentilbrug richting de Steentilstraat rijden, omdat er anders een fuik ontstaat. Vanaf het begin van de Steentilstraat begint dan de zero-emissiezone. Ook auto's mogen hier buiten het tijdvenster van 5 – 12 uur niet in.

#### *Nieuwe bebording zero-emissiezone*

In het besluit tot wijziging van het RVV, BABW en het kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (stb-2019-398) is de regelgeving voor een zero-emissie vastgelegd. Hierin is ook bepaald dat bord C22c gebruikt moet worden voor de zero-emissiezone en verplicht onderbord C22c1 toegepast moet worden ("toegestaan nul-emissie"). De wet verplicht om dat specifieke onderbord te gebruiken. Aan dat onderbord voegen we de venstertijd '5 – 12 h' toe. Daardoor is het mogelijk om d.m.v. één hoofdbord de zero-emissiezone én het venstertijdengebied aan te geven. Een voertuig moet aan beide borden voldoen om de zone in te mogen rijden. Het bord is te zien in figuur 2.



*Figuur 2 Bord zero-emissiezone met venstertijden*

Op een aantal plekken begint de zone met een voetgangersgebied. De uitvoeringsvoorschriften van het BABW geven in hoofdstuk 2, paragraaf 1, vierde lid, aan dat de zonale combinatie van een voetgangersgebied en zero-emissiezone niet is toegestaan. Daarom wordt het zero-emissiebord niet toegepast bij de voetgangersentrees, maar wordt er een aangepast voetgangersbord toegepast (G7), zoals in figuur 3 is te zien. Hierbij zijn alle voertuigen die toegang hebben tot de zero-emissiezone tussen 5 en 12 toegestaan voor het laden en lossen. Hierdoor blijft het ook mogelijk om met een personenauto het gebied in te kunnen tussen 5 en 12 uur om te laden en te lossen, net als in de huidige situatie.





Figuur 3 nieuw voetgangersbord ze-zone

Met bovenstaande bebording wordt voldaan aan de leidraad voor bebording voor milieuzones van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: I&W). Ten aanzien van de handhaving van deze bovenstaande regimes zijn zowel het CVOM als de politie akkoord.

#### *Vooraankondiging*

Op de kruispunten met verkeerslichten waar voorsorteerstroken aanwezig zijn (nabij de Oosterbrug, Herebrug en Emmabrug) wordt het venstertijden- en zero-emissieregime van tevoren aangekondigd door herkenbare bebording. Hierdoor voorkomen we keergedrag op het kruispunt, onverwachtse wis-selingen op voorsorteerstroken en onverhoopte boetes.

### *Handhaving*

De handhaving ten aanzien van de zero-emissiezone wordt, net als bij het huidige venstertijdengebied, uitgevoerd met behulp van ANPR-camera's. Dit zijn camera's die automatisch een nummerbord kunnen herkennen. Met alleen menskracht is de handhaving van een zone ter grootte van de binnenstad niet uitvoerbaar en bovendien te kostbaar. Met de inzet van ANPR-camera's wordt de handhaving effectiever georganiseerd, zodat de pakkans van overtreeders wordt vergroot en de regels beter worden nageleefd. Dat is belangrijk, hiermee wordt namelijk een eerlijk speelveld gemaakt waarin investeringen in slimme stadslogistiek en in zero-emissievoertuigen ook daadwerkelijk voordelen opleveren. Als het ANPR-systeem een overtreding heeft vastgelegd, dan wordt dit altijd gecontroleerd door een boa voordat er een waarschuwing of boete volgt. Hiermee blijft het opleggen van een sanctie mensenwerk. De eerste periode zullen waarschuwingsbrieven worden uitgedeeld, na deze periode zal een boete worden opgelegd bij een overtreding.

### *Overgangsregeling en vrijstellingen*

Het rijk vindt het belangrijk dat ondernemers voldoende tijd hebben om over te stappen op nul-emissievoertuigen. Daarom is in artikel 68<sup>e</sup> van het RVV opgenomen dat er een overgangsregeling geldt(\*7). De geslotenverklaring (krachtens bord C22c) vanwege een nul-emissiezone is met ingang van 1 april 2025 van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. Deze geslotenverklaring is niet van toepassing:

- t/m 31 december 2026 op bedrijfsauto's met emissieklasse 5;
- t/m 31 december 2027 op bedrijfsauto's met minimaal emissieklasse 6;
- t/m 31 december 2029 op de voertuigen, bedoeld in artikel 86d, vijfde lid, onderdelen b tot en met d;
- t/m 31 december 2029 op opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017;
- t/m 31 december 2029 op vrachtauto's met emissieklasse 6, voor zover het geen opleggertrekker betreft, en met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020;
- op voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;
- op voor rolstoelen toegankelijke voertuigen; Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;
- op vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15,16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

### *Aanvullende ontheffing niet-opleggertrekkers*

Uit de vele gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en uit de inspraakreacties op de verschillende verkeersbesluiten van de steden die een ontwerp-verkeersbesluit zero-emissiezone ter inzage hebben gelegd, is naar voren gekomen dat voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) de afschrijftermijn langer blijkt dan de wettelijke overgangsregeling toelaat. Dit geldt in het bijzonder voor ondernemers waarvan het voertuig niet veel kilometers maakt en daardoor een langere afschrijvingstermijn heeft, zoals dat bij kleinere niet-transport ondernemers veelal het geval is. Inmiddels is op landelijk niveau door de partijen van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (hierna: UAV) zoals de gemeenten en brancheorganisaties daarom gezamenlijk besloten om voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) eenmalig een aanvulling te maken op de wettelijk geldende overgangsregels. Deze aanvulling bestaat eruit dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 met een algemene ontheffing toegang hebben tot de nul-emissiezone tot 1 januari 2028.

Het college vindt het wenselijk om zich aan het landelijke standpunt te confirmeren en zal daarom deze aanvulling overnemen. Het college is van oordeel dat er daarmee een gelijk speelveld ontstaat voor de groepen 'overige vrachtauto's' en opleggertrekkers zonder dat daarbij de prikkel om te verschonen wordt weggenomen en er ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel deels overgestapt zijn op schone niet-opleggertrekkers.

### *Ontheffing ambulante handel*

Eveneens besluiten we dat voertuigen die vallen onder de ambulante handel, zowel marktvergunninghouders, vaste standplaatshouders en seizoenstandplaatsen, die een standplaats hebben binnen de zero-emissiezone, een ontheffing voor de zero-emissiezone moeten aanvragen.

#### *Relatie venstertijdenregime*

Een vrijgesteld of ontheven voertuig kan in Groningen zonder een (extra) ontheffing aan te vragen de zero-emissiezone in tussen 5 – 12 uur. Buiten deze venstertijden is een ontheffing nodig voor het venstertijdenregime.

Sinds het venstertijdengebied in 2022 is vergroot is er een nieuw ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied opgesteld. Met de komst van de zero-emissiezone wordt het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied op enkele onderdelen mogelijk aangepast, zodat deze is afgestemd op het nieuwe regime. Het gaat dan voornamelijk om het aanpassen op de nieuwe verkeersborden. Dit staat los van de vaststelling van de beleidsregels ontheffingen voor de zero-emissiezone. Het nieuwe ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied is na vaststelling te vinden op de website van de gemeente Groningen.

#### *Centraal loket en artikelen ontheffingenbeleid*

Om uniformiteit te krijgen binnen alle deelnemende gemeenten zijn er landelijk verschillende ontheffingsmogelijkheden voor de zero-emissiezone vastgesteld (\*8), die kunnen worden aangevraagd via het Centraal Loket. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat dit Centraal Loket wordt georganiseerd voor een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem. Het loket handelt de geharmoniseerde ontheffingsaanvragen (de hieronder genoemde artikelen 3 t/m 13) af namens de deelnemende gemeenten.

Het ontheffingenbeleid bestaat uit een deel dat alle gemeenten met zero-emissiezones hanteren (de landelijke ontheffingen en dagontheffingen). Daarnaast bestaat het ontheffingenbeleid uit gemeentespecifieke ontheffingen. Daarbij is de ontheffingstekst voor alle gemeenten gelijk voor de artikelen 12 en 13, maar wordt deze lokaal beoordeeld op basis van specifieke, lokale omstandigheden en afwegingen. De gemeente Groningen neemt daarnaast een aanvullende ontheffing voor de ambulante handel op (artikel 14). Dit is de enige ontheffing die niet bij het Centraal Loket wordt aangevraagd en verleend.

De volgende ontheffingsmogelijkheden worden opgenomen in het ontheffingenbeleid:

#### Landelijke ontheffingen:

Art. 3: ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;

art. 4: ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 12 jaar of jonger, dit betreft kermisvoertuigen, circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;

art. 5: ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;

art. 6: ontheffing voor voertuigen die emissieloos nog niet beschikbaar zijn;

art. 7: ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's in particulier bezit;

art. 8: ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal EUR 500,-) in verband met een handicap.

#### Dagontheffingen:

Art. 9: dagontheffing voor bedrijfsauto's (12x per jaar, per kenteken, per stad);

art. 10: dagontheffing voor vrachtauto's (12x per jaar, per kenteken, per stad);

art. 11: *niet van toepassing voor Groningen.*

#### Gemeentespecifieke ontheffingen:

Art. 12: ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;

art. 13: hardheidsclausule;

art. 14: ontheffing voor ambulante handel.

### **Geluidsonderzoek**

Voor dit verkeersbesluit is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk, als bedoeld in artikel 5.78J van het besluit kwaliteit leefomgeving (BKL).

### **Doel**

Dit besluit dient de volgende doelen uit artikel 2 van de WVV: "Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer(\*9)" volgens artikel 2 lid 2 sub a en "het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik" volgens artikel 2 lid 3 sub a.

Een onderdeel van de WVV, artikel 2 komt (gedeeltelijk) in het geding, namelijk: sub d "het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer". Door de invoering van de zero-emissiezone ontstaat er een groter gebied waarbinnen de vrijheid van het logistieke verkeer wordt beperkt. Het logistieke verkeer kan en mag nog steeds de stad in komen, maar enkel wanneer dit logistieke voertuig nul-emissie is. Alle andere weggebruikers houden onverminderd toegang tot de zone. De beperking van het logistieke verkeer levert echter veel voordeel op voor alle binnenstadgebruikers omdat de leefbaarheid wordt verbeterd met betrekking tot uitstoot en lawaai. Daarnaast komt deze maatregel voort uit gemeentelijk vastgesteld beleid waarin de invoering van de zero-emissiezone ook is besloten. Het belang van het verbeteren van de leefbaarheid van de binnenstadgebruikers, het bijdragen aan (inter)nationaal beleid en voldoen aan vastgesteld gemeentelijk beleid dient een hoger doel dan het waarborgen van de vrijheid van het verkeer, in dit geval voor stadslogistiek, voor dit deel van de gemeente.

### **Conclusie**

De doelen uit de WVV zoals in het besluit genoemd ("Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer" en "het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik") kan op geen effectievere wijze worden geïmplementeerd dan door het invoeren van de zero-emissiezone, in combinatie met het huidige venstertijdengebied. Het algemeen belang van een verbetering van de leefbaarheid en luchtkwaliteit ten behoeve van de gezondheid van de binnenstadgebruikers dat ten grondslag ligt aan de voorgestelde maatregelen met genoemde motivatie dient een hoger doel en weegt in de afweging zwaarder dan het individuele belang van een mogelijke benadeelde, temeer deze maatregelen op nationale doelstellingen aansluiten, alsmede op visies en programma's van de gemeente Groningen.

### **Besluit**

Het college besluit tot het aanbrengen, wijzigen en verwijderen van bebording als bedoeld in artikel 12 van het BABW op verschillende locaties in en rondom de binnenstad van Groningen, zoals is ingetekend in bijgevoegde bebordingstekening (2. Bebordingsplan zero-emissiezone BLAD 1-6). Onderstaande bebording wordt uitgevoerd conform bijlage 1 RVV 1990 en de onderborden conform artikel 8 BABW. Het college besluit concreet per **1 april 2025**:

- a. voor de Verlengde Oosterstraat bij het kruispunt met de Trompsingel tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
- b. voor de Herebrug bij het kruispunt met de Stationsweg tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
- c. voor de Emmabrug bij het kruispunt met de Emmasingel tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool

- en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
- d. voor de Steenhouwerskade bij het kruispunt met de Westerhaven tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - e. voor de Westerkade ter hoogte van nummer 17 tot het wijzigen van het onderbord onder bord G7 (begin zone) van 'laden en lossen toegestaan 5 – 12h' in "laden en lossen toegestaan 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone"; het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - f. voor de Westerkade bij het kruispunt met de Museumbrug tot het wijzigen van het onderbord onder bord G7 (begin zone) van 'laden en lossen toegestaan 5 – 12h' in "laden en lossen toegestaan 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone";
  - g. voor de Astraat bij het kruispunt met de Westersingel tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone);
  - h. voor de Westerbinnensingel bij het kruispunt met de Verlengde Visserstraat tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - i. voor de Lage der A ten zuiden van het kruispunt met de Verlengde Visserstraat tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - j. voor de Hoge der A bij het kruispunt met de Noorderhaven tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - k. voor de Vijfde Drift Noorderhaven bij het kruispunt met de Noorderhaven tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - l. voor de Vierde Drift Noorderhaven bij het kruispunt met de Noorderhaven tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - m. voor de Oude Kijk in 't Jatstraat bij het kruispunt met de Noorderhaven tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - n. voor de Derde Drift Lopendediep bij het kruispunt met de Lopendediep tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone);
  - o. voor de Oude Boteringestraat bij het kruispunt met de Lopendediep tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone);
  - p. voor de Tweede Drift Spilsluizen bij het kruispunt met de Spilsluizen tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - q. voor de Eerste Drift Spilsluizen bij het kruispunt met de Spilsluizen tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone);
  - r. voor de Oude Ebbingestraat bij het kruispunt met de Spilsluizen tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - s. voor de Kattenhage bij het kruispunt met de Turfsingel tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone);
  - t. voor de Turfstraat bij het kruispunt met de Turfsingel tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone);
  - u. voor de Sint Jansstraat bij het kruispunt met het Schuitediep tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging "5 – 12 h" en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - v. voor de Schoolstraat bij het kruispunt met de Popkenstraat tot het wijzigen van het onderbord onder bord G7 (begin zone) van 'laden en lossen toegestaan 5 – 12h' in "laden en lossen toegestaan

- 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone”, het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging “5 – 12 h” en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
- w. voor de Poelestraat bij het kruispunt met het Schuitendiep tot het wijzigen van het onderbord onder bord G7 (begin zone) van ‘laden en lossen toegestaan 5 – 12h’ in “laden en lossen toegestaan 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone”;
  - x. voor de Poelestraat bij het kruispunt met de Oosterstraat tot het wijzigen van het onderbord onder bord G7 (begin zone) van ‘laden en lossen toegestaan 5 – 12h’ in “laden en lossen toegestaan 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone”, het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging “5 – 12 h” en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - y. voor de Peperstraat bij het kruispunt met de Kleine Peperstraat tot het wijzigen van het onderbord onder bord G7 (begin zone) van ‘laden en lossen toegestaan 5 – 12h’ in “laden en lossen toegestaan 5 - 12 h door alle voertuigen die toegang hebben tot zero-emissiezone”, het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging “5 – 12 h” en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - z. voor het gedempte Kattendiep bij het kruispunt met het Schuitendiep tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging “5 – 12 h” en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - aa. voor het Damsterdiep bij het kruispunt het Schuitendiep tot het plaatsen van bord D7 met een onderbord met daarop ‘geldt voor’ met het symbool van een personenauto(\*10) en ‘uitgezonderd 5 – 12h’;
  - bb. voor de Steentilbrug in de richting van de Steentilstraat tot het verwijderen van bord C12 met onderbord, het handhaven van het onderbord met camerasymbool en plaatsen van bord C22c met onderbord C22c1 met toevoeging “5 – 12 h”;
  - cc. voor de Steentilstraat bij het kruispunt met het Schuitendiep tot het verwijderen van bord C12 met onderborden en het plaatsen van zonebord C22c (begin zone) met onderbord C22c1 met toevoeging “5 – 12 h” en een onderbord met een camerasymbool, bord C1 met een onderbord met daarop ‘geldt voor’ met het symbool van een personenauto en ‘uitgezonderd 5 – 12h’ en een onderbord met een camerasymbool en een zonebord C22d (einde zone) voor de andere rijrichting;
  - dd. voor de Kleine Steentilstraat ter hoogte van nummer 2 tot het verwijderen van de zonale borden C1 (begin en einde zone) incl. onderborden en het onderbord met camerasymbool onder het bestaande bord C12;
  - ee. voor de Steentilstraat bij het kruispunt met de Kleine Steentilstraat tot het verwijderen van het zonale bord C1 (begin en einde zone) incl. onderborden en bord C4 inclusief onderborden in de richting van de Oosterstraat, het verwijderen van bord C12 met onderborden in de richting van het Schuitendiep, het plaatsen van bord C1 met een onderbord met daarop ‘geldt voor’ met het symbool van een personenauto en ‘uitgezonderd 5 – 12h’ en een onderbord met camerasymbool in de richting van het Schuitendiep;
  - ff. voor de Winschoterkade bij het kruispunt met de Steentilbrug tot het verwijderen van zonebord C1 (einde zone) en het plaatsen van zonebord C22d (einde zone).

Het college besluit eveneens dat:

- a. aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto’s, zijnde niet opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing;
- b. voertuigen die vallen onder de ambulante handel, zowel marktvergunninghouders, vaste standplaatshouders en seizoenstandplaatsen, die een bestemming of standplaats hebben binnen de zero-emissiezone, worden ontheven en een ontheffing voor de zero-emissiezone kunnen aanvragen.

26 november 2024

Burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen

de burgemeester,  
Mirjam van 't Veld

de secretaris,  
Christien Bronda

*Zienswijzeprocedure*

Dit verkeersbesluit is, zoals op 06-02-2024 is besloten door het college, voorbereid volgens de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (UOV) zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De termijn om een zienswijze in te dienen is verstreken en de reacties daarop zijn in de Nota van Beantwoording verwerkt. Deze nota is als bijlage aan dit besluit toegevoegd. Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen besluit het college het ontwerpverkeersbesluit om te zetten naar een definitief verkeersbesluit en geen inhoudelijke wijzigingen door te voeren. Mocht u het niet eens zijn met dit verkeersbesluit, dan kunt u beroep indienen bij de rechtbank.