

Nota van beantwoording zienswijzer rapport



zero-emissiezone verkeersbesluit en ontheffingenbeleid gemeente Groningen

Gemeente Groningen
Directie stadsontwikkeling

24 september 2024

Inhoudsopgave

ALGEMEEN.....	4
Inleiding	4
De procedure	4
Ontwerp-verkeersbesluit en zienswijzeperiode	4
OVERZICHT VAN ZIENSWIJZEN	5
Ingediende zienswijzen.....	5
Opbouw Nota van beantwoording	5
SAMENVATTING ZIENSWIJZEN	6
REACTIES EN CONCLUSIE VAN COLLEGE.....	6
DEFINITIEF VERKEERSBESLUIT EN VERDERE INVOERING	7
1. Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone.....	9
2. Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone.....	9
3. Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen	10
4. Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone	10
a. Financiële gevolgen voor ondernemers/ondernemingen	10
b. Gevolgen voor specifieke groepen ondernemers.....	11
c. Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners	12
d. Negatieve gevolgen voor eigenaren die de bestelbus particulier gebruiken	13
5. Zienswijzen over alternatieve oplossingen.....	13
6. Zienswijzen over moment van invoering.....	14
7. Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak	15
8. Zienswijzen over elektrisch rijden	15
a. Betaalbaarheid	15
b. Rijbewijs.....	16
c. Technische stand van zaken.....	17
9. Zienswijzen over laden	18
10. Zienswijzen over flankerend beleid	19
a. Parkeergelegenheid	19
b. Venstertijdengebied	19
11. Zienswijzen over ontheffingen	20
12. Zienswijzen over overige vervuilers.....	22
13. Zienswijzen over slimme logistiek	22

ALGEMEEN

Inleiding

De gemeente Groningen heeft een forse opgave in het verminderen van de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen als gevolg van de mobiliteit in de stad. Een belangrijke maatregel om de doelen te bereiken is per 2025 de invoering van een zero-emissiezone in Groningen voor vracht -en bestelvoertuigen.

De gemeenteraad van de gemeente Groningen heeft in maart 2021 de visie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek' vastgesteld. Hiermee is besloten het voormalige venstertijdengebied te vergroten en een zero-emissiezone per 1 april 2025 met dezelfde zonegrens in te voeren in de gemeente Groningen. De visie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek' richt zich op het verschonen van de binnenstad. Met deze verschoningsmaatregelen worden andere mobiliteitsmaatregelen, zoals het autoluw maken van het centrum en het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik en van deelsystemen versterkt. Ook heeft Groningen in 2021 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, andere gemeenten en belangenorganisaties. Met de ondertekening heeft Groningen zich gebonden aan landelijke afspraken om stappen te zetten naar de invoering van de zero-emissiezone.

De maatregelen zijn noodzakelijk om in 2030 de klimaatdoelstelling: "Vanuit mobiliteit 55% minder CO₂ uitstoot realiseren ten opzichte van de situatie in 1990." te halen . Op advies van de GGD, het Longfonds en in navolging van andere gemeenten streeft Groningen er naar om in 2030 te voldoen aan de WHO-norm voor luchtkwaliteit. Samen met de Rijksoverheid, de provincies en andere gemeenten streeft Groningen op grond van het Schone Lucht Akkoord naar het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Een belangrijk uitgangspunt van het Schone Lucht Akkoord is met deze gezondheidswinst 5 extra levensmaanden te realiseren.

De procedure

Voor de invoering van een zero-emissiezone zijn op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 verkeersbesluiten vereist. Het college is op grond van artikel 18, eerste lid, sub d. van deze wet bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten. Gemeente Groningen heeft ervoor gekozen om dit te doen op basis van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Afdeling 3.4, Algemene wet bestuursrecht). Deze uitgebreide procedure stelt de gemeente in staat het besluitvormingsproces zorgvuldig te doorlopen. Aan de hand van ontvangen zienswijzen kan vooraf een inventarisatie van de belangen plaatsvinden, waarna een goede belangenafweging kan worden gemaakt ten behoeve van de definitieve besluitvorming. Alle betrokken doelgroepen zijn bij publicatie van de ontwerp verkeersbesluiten zo gericht mogelijk geïnformeerd over de invoering van de zero-emissiezone en worden daarmee ook in staat gesteld een zienswijze in te dienen. Dit betreft in ieder geval de ondernemers en particulieren in de stad die zelf een voertuig bezitten, maar ook ondernemers binnen de zone zonder een eigen voertuig, en leveranciers en voertuigeigenaren van buiten de stad. Allen zijn onderdeel van de grote groep die gevolgen van de maatregelen ondervindt. In deze Nota van beantwoording zijn deze zienswijzen gebundeld en voorzien van een reactie van het college.

Ontwerp-verkeersbesluit en zienswijzeperiode

Op 7 juni 2024 zijn het ontwerp-verkeersbesluit en concept-ontheffingenbeleid gepubliceerd. Het besluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan de besluiten ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 7 juni 2024 gepubliceerd in het Gemeenteblad 2024, 247942. Van 7 juni 2024 tot en met 18 juli 2024 kon eenieder via het indienen van een zienswijze zijn mening en reactie geven op de besluiten.

Deze zienswijze kon gegeven worden door een mail of brief te sturen of mondeling tijdens een spreekuur.

Voorafgaand aan de publicatie van het ontwerp verkeersbesluit is er op verschillende wijzen zowel landelijk als lokaal gecommuniceerd over de maatregelen en lokaal ook over de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Dit betreft in ieder geval het volgende:

- Brede landelijke campagne op de zero-emissiezones via het platform www.doehetzero.nl en de website www.opwegnaarzes.nl;
- Eigen campagne Groningen doet het zero. Afgeleid van de landelijke campagne Doe het zero;
- Brieven vanuit de RDW richting de verschillende groepen van eigenaren van vracht- en bestelvoertuigen die straks niet meer in de zero-emissiezones toegestaan zijn;
- Periodiek geactualiseerde gemeentelijke webpagina op de plannen voor de zero-emissiezone en milieuzone;
- 9300 brieven naar eigenaren van vracht- en bestelvoertuigen (zowel ondernemers als particuliere eigenaren) in de Gemeente Groningen;
- Digitale brieven naar alle samenwerkingspartners in de (binnen-)stad en regio.
- Bericht op groningendoethetzero.nl;
- Bericht op de social media platforms waarop de gemeente communiceert;
- Bericht in lokale nieuwsblad en andere lokale digitale media;
- Webinar toegankelijk voor alle belangstellenden;
- Inloopbijeenkomst in het Stadhuis;
- Spreekuren;
- Communicatie via brancheorganisaties en bedrijvenverenigingen;
- Afstemming via Klankbordgroep Stedelijk Logistiek.

OVERZICHT VAN ZIENSWIJZEN

Ingediende zienswijzen

Er zijn in totaal 10 reacties ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit voor de zero-emissiezone. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ook in behandeling meegenomen. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregelen. Op deze manier kan het college de specifieke belangen zorgvuldig afwegen en in de besluitvorming betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en gemotiveerd besluit te komen. Daarnaast helpt het de gemeente om over de problematiek en wensen in gesprek te gaan met de indieners.

Opbouw Nota van beantwoording

Veel reacties gaan in op meerdere aspecten van de zero-emissiezone en zijn daarom beschouwd als meerdere zienswijzen. Alle zienswijzen zijn allereerst gecategoriseerd en vervolgens, waar het gelijkaardige zienswijzen betrof, samengevat. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij de overwegingen. In onderstaande tabel is de categorisering en het aantal ingediende zienswijzen per categorie weergegeven.

	Categorisering van de zienswijzen ZE zone	Aantallen
1	Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone	1
2	Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone	1
3	Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen	1
4	Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone	7
5	Zienswijzen over alternatieve oplossingen	2
6	Zienswijzen over moment van invoering	1
7	Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak	1
8	Zienswijzen over elektrisch rijden	7
9	Zienswijzen over laden	1
10	Zienswijzen over flankerend beleid	3
11	Zienswijzen over ontheffingen	1
12	Zienswijzen over overige vervuilers	1
13	Zienswijzen over slimme logistiek	2
	Totaal:	29

SAMENVATTING ZIENSWIJZEN

De ingediende zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Eén indiener is positief gestemd over de maatregel. De meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregelen.

De zienswijzen gaan in op verschillende aspecten van de zero-emissiezone. Zo gaat een deel over de onderbouwing van de effecten en de keuze voor de contouren van de zone en de proportionaliteit van de maatregel. Ook gaan veel zienswijzen over de effecten die de maatregelen hebben op verschillende doelgroepen in de stad en de flankerende maatregelen om deze effecten te verzachten of te verminderen. Een aanzienlijk deel van de zienswijzen gaat ook in op de ontwikkeling van elektrische mobiliteit en de techniek hiervan inclusief onzekerheden hierin. Tenslotte gaat ook een deel van de zienswijzen in op de relatie met alternatieve maatregelen die ook helpen in de doelen op verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen van de CO₂-uitstoot.

REACTIES EN CONCLUSIE VAN COLLEGE

Het college is ervan overtuigd dat met het instellen van een zero-emissiezone een verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd. Het college laat het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu (zoals bedoeld in de Wet milieubeheer) zwaarder wegen dan mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven kunnen ondervinden.

Daarnaast zorgen de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingsmogelijkheden en subsidies naar het oordeel van het college ervoor dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit voldoende ingeperkt worden. Bovendien biedt het verkeersbesluit en bijbehorend ontheffingenbeleid voldoende mogelijkheden voor oplossingen voor specifieke situaties en lokale afwegingsruimte.

Het college is voornemens het definitieve besluit om de zero-emissiezone per 1 april 2025 in te voeren vast te stellen. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld en treedt per 1 januari 2025 (3 maanden voor invoering van de zero-emissiezone) in werking.

DEFINITIEF VERKEERSBESLUIT EN VERDERE INVOERING

Het college begrijpt dat men zal moeten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie en dat dit, zeker in het begin, voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zal het college veel zorg besteden aan een soepele overgang.

Voor de daadwerkelijke invoering van de zero-emissiezone zullen eigenaren van bestel- en vrachtvoertuigen in Groningen opnieuw geïnformeerd worden over de zero-emissiezone. Daarnaast zullen in de eerste 4 maanden na invoering alleen waarschuwingen gestuurd worden, opdat de eigenaren van bestel- en vrachtauto's kunnen wennen aan de nieuwe toegangseisen.

Op de verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd. Hiervoor wordt handhaving voorbereid middels het verwerken van kentekengegevens van voertuigen die met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's op of aan de weg zijn verzameld, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren.

Ten slotte zal na de invoering van de maatregel monitoring- en evaluatieonderzoek plaatsvinden. Hierbij zal onder meer gekeken worden naar het aandeel zero-emissievoertuigen dat de zone inrijdt en naar de reductie van de uitstoot van CO₂- en luchtverontreinigende stoffen, aantal overtredingen en aantal ontheffingaanvragen.

1 Zienswijzen over de onderbouwing van de uitstootvrije zone

Zienswijze

Het doel van dit verkeersbesluit is (volgens artikel 2 lid 1 sub a) om "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" (volgens artikel 2 lid 3 sub a). Indiener stelt dat het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast al voldoende is bereikt door de invoering van het grotere venstertijdengebied voor bevoorradingsverkeer.

Indiener geeft aan dat het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik niet wordt behaald door het verplicht stellen van elektrische auto's voor bedrijven. Het leidt ook tot meer energieverbruik.

Reactie

In het effectonderzoek naar de invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in het centrum van de gemeente Groningen is, mede op basis van gegevens van TNO, aangetoond dat er een verbetering voor de uitstoot gaat optreden. Op de in dit onderzoek meegenomen wegen gaat het om 0,8 ton NOx (-29%), -0,25 ton NO2 (-36%), -0,01 ton PM10 (-4%), -0,01 ton PM2,5 (-16%) en -282 ton CO2 (-21%) binnen de zero-emissiezone.

Binnen de gemeente Groningen (binnen en buiten de zero-emissiezone gaat het om -3 ton NOx (-2%), -1 ton NO2 (-3%), -0,2 ton PM10 (-1%), -0,07 ton PM2,5 (-2%) en -1726 ton CO2 (-2%) uitstoot.

Daarnaast, als het over geluidhinder gaat, dan is er vanwege een zero-emissiezone door het ontbreken van motorgeluid bij voertuigen zonder verbrandingsmotor een vermindering van geluid te verwachten, ook al blijft er sprake van bandengeluid. De netto geluidreductie is afhankelijk van de rijsnelheid. Bij lagere rijsnelheden en bij piekgeluiden ('single events') kan het geluid meer gereduceerd worden, in de orde van grootte van 3 á 4 dB.

In de visie Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek wordt gesproken over het doel om de leefbaarheid te verbeteren door de uitstoot en hinder aan te pakken en de ruimte aan de voetganger en fietser terug te geven. Het venstertijdengebied richt zich vooral op het teruggeven van de ruimte aan de stadsgebruikers door minder logistiek verkeer buiten de ochtend in de binnenstad. De zero-emissie heeft vooral als doel om de veroorzaakte overlast of hinder ten aanzien van de uitstoot van de voertuigen te verminderen. De zero-emissiezone draagt dus ook bij aan dat doel (artikel 2, lid 1, sub a, Wegenverkeerswet).

Uit onderzoek van TNO (TNO-2015-R10386) blijkt dat bij de opwek van de elektriciteit die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen minder CO2 vrijkomt per voertuigkilometer, dan bij voertuigen met een verbrandingsmotor. De energie in Nederland wordt de komende jaren naar verwachting steeds groener door toename van duurzaam opgewekte elektriciteit met zon en wind, waardoor dit positieve verschil steeds groter wordt.

2. Zienswijzen over de omvang van de uitstootvrije zone

Zienswijze

Indiener verzoekt ook een zero-emissiezone in het centrum van Haren in te stellen vanwege de hoeveelheid vrachtverkeer in het centrum wat veel luchtvervuiling tot gevolg heeft.

Reactie

De omvang en locatie van de zone is in 2021 bepaald. Net als in alle andere steden kiest Groningen

voor een zero-emissiezone in de binnenstad. Dit is het gebied waar sprake is van hoge intensiviteit. Daar komt bij dat de zero-emissiezone een gunstig uitstralingseffect heeft. Relatief schone voertuigen die binnen de zero-emissiezone rijden, rijden heel vaak ook in de aangrenzende gebieden daaromheen. Daardoor verbetert ook in die gebieden de luchtkwaliteit. Dit effect is het grootste als de zone een gebied is waar veel 'stadslogistieke activiteiten' zijn wat in het gebied binnen de stadsring met daarin het centrum het geval is.

Het College neemt het signaal dat er wensen zijn voor een zero-emissiezone in Haren mee bij het formuleren toekomstige plannen. Bij eventuele uitbreiding of toevoegen van een zero-emissiezone zal het College wel altijd een voorbereidingstijd van enkele jaren in acht nemen.

3. Zienswijzen over (alternatieve) toelatingseisen

Zienswijze

Indiener geeft aan dat bij hun onderneming veel logistieke voertuigen komen om producten te leveren of af te nemen en indiener weet niet van tevoren welke kentekens dat zijn. Veelal zijn dat buitenlandse voertuigen. De kentekenchecker werkt niet voor deze buitenlandse kentekens. Dit bemoeilijkt het eventueel aanvragen van ontheffingen voor deze voertuigen.

Reactie

Van een vervoerder mag verondersteld worden dat hij weet welke emissieklasse zijn voertuig heeft. Het gaat bovendien om emissieklassen (Euronormen) die ook in Europese landen gelden. Mocht een buitenlandse vervoerder niet op de hoogte zijn van de zero-emissiezone eisen, omdat hij slechts incidenteel in de stad komt, dan bieden dagontheffingen een oplossing. Deze dagontheffing wordt maximaal 12x per jaar per stad verleend. Dat is voor de meeste buitenlandse voertuigen voldoende. Als pas bij levering geconstateerd wordt dat een voertuig niet aan de emissie-eisen voldoet, kan de ontheffing alsnog binnen een dag achteraf aangevraagd worden.

4. Zienswijzen over specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone

a. Financiële gevolgen voor ondernemers/ondernemingen

Zienswijze

Indiener is op zoek naar een voertuig voor de 'last mile' maar dat wordt dan een extra voertuig, en geen vervanging van de voertuigen die voor de rest van rit worden gebruikt. Dit is voor een paar leveringen in Groningen per week te duur voor hun werkzaamheden.

Indiener is buiten de toekomstige zero-emissiezone gevestigd en geeft aan dat zijn inkomsten deels afhankelijk zijn van het uitlenen/verhuren van de vrachtwagen aan een andere partij uit dezelfde sector. Die andere partij is binnen de toekomstige zero-emissiezone gevestigd en heeft geen eigen voertuig. Indiener geeft aan financieel geen nieuwe wagen te kunnen kopen omdat de andere partij die in de binnenstad is gevestigd straks aan de zero-emissieregeling moet voldoen en zichzelf niet.

Indiener geeft aan dat hun wagens nog niet afgeschreven zijn wanneer ze geen toegang meer hebben tot alle zero-emissiezones. Indiener is bang dat bij ongewijzigd beleid hij in de problemen gaat komen door het invoeren van de voorgenomen zero-emissiezone.

Indiener geeft aan dat een investering in een emissieloos voertuig op korte termijn financieel niet mogelijk is.

Reactie

Voor ondernemers en kleine MKB'ers voor wie de overstap per 2025 te snel gaat of voor wie voertuigen nog te duur zijn, voorzien we net als andere steden in een overgangsregeling en ontheffingen. Hiermee kunnen ondernemers op verschillende manieren uitstel krijgen. De overgangsregeling biedt de komende jaren voor verreweg de meeste (kleine) ondernemers een passende oplossing. Deze regeling is jaren geleden aangekondigd, landelijk georganiseerd en tot stand gekomen samen met brancheorganisaties. Juist omdat het merendeel van de ondernemers (kleine) MKB'er is, is het ingroeipad landelijk hierop gericht. Stap voor stap naar zero-emissie is daarom het uitgangspunt. Concreet betekent dit dat ondernemers met hun huidige diesel of een nieuw aan te schaffen 2e hands diesel de komende jaren gewoon nog de zone in mogen. Breed gedragen verwachting is dat voertuigen over een aantal jaar goedkoper zijn en dus beter betaalbaar voor ondernemers.

Voor voertuigen die (op termijn) niet meer onder de overgangsregeling vallen, voorziet het ontheffingenbeleid in een ontheffingsmogelijkheid om bedrijfseconomische redenen. Dit is een mogelijke oplossing voor partijen die aantoonbaar financieel niet kunnen voldoen aan de nieuwe eisen vanuit de zero-emissiezone.

Komt de aanvrager voor geen enkele andere ontheffing in aanmerking? Dan is het in bepaalde gevallen mogelijk om een ontheffing aan te vragen op basis van de hardheidsclausule, ook wel afwijkingsbevoegdheid genoemd. Een beoordelingscommissie beoordeelt of voor de specifieke casus een uitzondering gemaakt kan en moet worden. Deze ontheffing geldt alleen in de betreffende gemeente. Voorwaarde om voor deze ontheffing in aanmerking te komen is o.a. dat aangetoond moet worden dat het noodzakelijk is om met het voertuig in de zero-emissiezone te rijden en dat er geen realistische alternatieven zijn.

b. Gevolgen voor specifieke groepen ondernemers

Zienswijze

Indiener geeft aan niet mee te kunnen werken aan de zero-emissiezone. Zijn leveranciers en bedrijven die onderhoud verzorgen moeten wel langs het pand, dat in de zero-emissiezone gelegen is, kunnen komen. Die leveranciers en bedrijven krijgen het waarschijnlijk niet voor elkaar om duurzame maatregelen te treffen voor 1 april 2025.

Indiener geeft aan dat de zero-emissiezone voor moeilijkheden gaat zorgen in hun bedrijfsvoering. De transportwagens van indiener zijn, vanwege het soort goederen dat ze vervoeren, aangepast en beveiligd. De verzekeraar van de voertuigen stelt deze hoge veiligheidseisen aan de voertuigen verplicht. Het aanschaffen van elektrische wagens die vervolgens ook volledig aangepast en beveiligd moeten worden, brengt extra hoge kosten met zich mee.

Reactie

Het merendeel van de voertuigen valt onder de overgangsregeling en heeft nog enkele jaren de tijd om zich voor te bereiden op een investering in duurzamere voertuigen. Bovendien is de zone in 2021 aangekondigd en hebben bedrijven al een aantal jaren de mogelijkheid gehad zich voor te bereiden op de zone. Voor een deel van de bedrijven betekent het dat ze gaan investeren in zero-emissie. Voor een andere deel zijn er alternatieven, zoals voor de eerste jaren investeren in een schonere (2^e hands) diesel of inzetten op andere concepten. We verwijzen ook door naar de reactie op punt 6.

Voor de komende jaren biedt de overgangsregeling een oplossing voor de meeste voertuigen. Daarnaast kent het ontheffingenbeleid ook een artikel voor niet zero-emissie verkrijgbare voertuigen.

Datzelfde geldt voor bedrijfseconomische omstandigheden. Het college begrijpt dat de veiligheidseisen en nodige aanpassingen extra kosten met zich meebrengen, echter kan ons generieke beleid niet worden afgestemd om de eisen die bepaalde verzekeraars stellen.

c. Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners

Zienswijze

Negatieve impact binnenstad

Indiener geeft aan dat door het invoeren van een zero-emissiezone in de binnenstad van Groningen winkelstraten leeg komen te staan, pleinen stil zullen worden, en panden gaan vervallen.

Indiener stelt dat door invoer van de zero-emissiezone de binnenstad economisch onaantrekkelijk wordt voor kleine ondernemers en winkeliers, de cultuursector en bouwsector.

Overlast trillingen

Indiener uit collectieve zorgen over het extra gewicht van elektrische voertuigen. Momenteel ervaart indiener al trillingen. Wanneer het vrachtverkeer elektrisch wordt, wordt er meer overlast verwacht.

Heeft het college hier rekening mee gehouden bij dit besluit en welke maatregelen wij kunnen verwachten van de gemeente om overlast en schade aan panden te beperken?

Ontheffing bedrijfsauto voor bewoners

Indiener verzoekt om een ontheffing voor alle bedrijfsauto's van de binnen de zero-emissie woonachtigen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de auto van een bewoner met een eenmanszaak, zzp'er, bewoners die boven eigen winkel wonen, etc. In ieder geval iedereen die een bewonersparkeervergunning voor de binnenstad hebben.

Reactie

Negatieve impact binnenstad

In de in 2021 vastgestelde visie Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek staat dat we goed om moeten gaan met de ruimte en leefbaarheid die er is in de binnenstad. Onderdeel daarvan is minder vracht- en bestelauto's in de binnenstad, want minder vracht- en bestelauto's betekent meer ruimte voor een mooie, levendige binnenstad. De bestel- en vrachtauto's die wél in de binnenstad komen moeten steeds duurzamer worden met het uiteindelijke resultaat dat ze zero-emissie rijden.

Het doel van het invoeren van de zero-emissiezone is het terugdringen van overlast en uitstoot en het verbeteren en aantrekkelijker maken van de binnenstad voor alle binnenstadgebruikers.

Invoering van de zone draagt daarmee samen met andere maatregelen uit de Visie Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek en Visie Ruimte voor Jou juist bij aan een aantrekkelijker stad voor alle gebruikers. Ook MKB-ondernemers kunnen profiteren van deze kwaliteitsverbetering.

Overlast trillingen

Wij nemen mogelijke overlast van trillingen serieus en gaan hier waar nodig over in gesprek met bewoners. Tegelijkertijd verwachten wij geen significante toename van de trillingen door gebruik elektrische vrachtwagens.

Het totale gewicht (maximummassa) of de som van de aslasten bij elkaar opgeteld mogen niet worden overschreden. In het kentekenbewijs is beschreven hoe hoog dat gewicht maximaal mag zijn.

Elektrische vrachtwagens die niet vol beladen zijn zullen maximaal enkele procenten zwaarder zijn. Wij verwachten echter dat elektrische vrachtwagens niet significant meer overlast veroorzaken, ook omdat trillingen van meer factoren afhankelijk zijn dan gewicht van het voertuig. Denk aan snelheid, weglakheid en fundatie van de weg.

Daarnaast zien we ontwikkelingen dat leveringen die nu met vrachtwagens in de binnenstad worden uitgevoerd, straks naar de rand van de stad worden gebracht. Vanaf daar worden deze leveringen met kleinere voertuigen naar de binnenstad gebracht. Deze ontwikkelingen ondersteunen wij.

Ontheffing bedrijfsauto bewoners

Wij verwijzen voor deze zienswijze door naar de reactie op zienswijze 4d.

d. Negatieve gevolgen voor eigenaren die de bestelbus particulier gebruiken

Zienswijze

Indiener geeft aan de bedrijfsauto maar voor een klein deel zakelijk te gebruiken en de rest van de tijd privé.

Reactie

Voor voertuigen die particulier geregistreerd staan geldt een uitzondering. Deze particulieren kunnen een ontheffing aanvragen voor de zero-emissiezone. Voor voertuigen die níet particulier geregistreerd staan geldt deze uitzondering niet. De uitzondering geldt dus ook niet voor voertuigen die op het bedrijf geregistreerd staan en deels voor het bedrijf, deels particulier gebruikt worden.

Of de voertuigeigenaar het voertuig in de zone voor bedrijfs- of voor privédoeleinden inzet is in de praktijk niet te controleren. Het bieden van uitzonderingen voor ondernemers die hun voertuig deels privé gebruiken zou daardoor kunnen leiden tot oneerlijke concurrentie ten opzichte van ondernemers die niet in aanmerking komen voor deze uitzondering en wel investeren in een schoner voertuig. Dat geldt ook voor bewoners in de zone die hun voertuig zakelijk hebben geregistreerd. Daarnaast benadrukt het college dat juist ook de ondernemer die woont binnen de zero-emissiezone baat heeft bij een gezondere lucht in zijn woonomgeving.

5. Zienswijzen over alternatieve oplossingen

Zienswijze

Parkeergelegenheid en laadnetwerk buiten zero-emissiezone

Indiener verzoekt om dit verkeersbesluit pas in te laten gaan zodra de gemeente een goed netwerk elektrische laadpalen in binnenstad heeft gerealiseerd en verzoekt om betaalbare, 24/7h bereikbare en veilige parkeergelegenheid in de buurt van de binnenstad te realiseren voor voertuigen die de zero-emissiezone niet in kunnen.

Plug-in hybride bestelvoertuigen

Indiener verzoekt ook hybride (bestel)voertuigen die onder de 50km/uur elektrisch rijden ontheffing te verlenen.

Reactie

Voor een reactie op het netwerk van laadpalen en de parkeergelegenheid verwijzen we naar respectievelijk de reacties onder punt 9 en punt 10.

Parkeergelegenheid buiten zero-emissiezone

Doel van invoering van de zone is het verschonen van het wagenpark. Overgangsregeling en ontheffingenbeleid bieden voldoende ruimte voor een haalbare overgang, waarbij de komende jaren een (2^e hands) Euro 5 of Euro 6 dieservoertuig ook toereikend is. Voertuigen die particulier geregistreerd staan kunnen daarnaast sowieso een ontheffing aanvragen. Indien voertuig van indiener (op termijn) niet onder de overgangsregeling valt, niet in aanmerking komt voor een ontheffing en er

niet voor kiest een Euro 5, Euro 6 of elektrisch voertuig aan te schaffen, is het college niet van mening dat het parkeergelegenheid dichtbij de binnenstad voor dit voertuig moet realiseren. Ruimte in en net buiten de binnenstad is schaars. Het past niet binnen ons beleid om extra ruimte in het gebied net buiten de binnenstad beschikbaar te stellen voor voertuigen die niet aan de eisen voor de zero-emissiezone voldoen.

Plug-in hybride bestelvoertuigen

De belangrijkste reden waarom plug-in hybride bestelbussen niet toegelaten worden is dat het college in deze niet de bevoegdheid heeft om af te wijken van het landelijk vastgestelde Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Het college kan zich overigens ook goed vinden in de argumentatie op basis waarvan deze RVV is vastgesteld. In de RVV is vastgelegd dat alleen plug-in hybride vrachtwagens toegestaan zijn in de zero-emissiezones. Voor overige plug-in hybride voertuigen kan geen uitzondering worden gemaakt, omdat de handhaving hiervan praktisch onmogelijk is. Het is niet te controleren of deze voertuigen daadwerkelijk allemaal volledig elektrisch rijden binnen de zone. Voor vrachtauto's is dit wel het geval vanwege de verplichte aanwezigheid van een tachograaf waarmee dit geregistreerd wordt.

Daarnaast leveren plug-in hybride voertuigen slechts een beperkte bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering en luchtvervuiling, omdat zij over het algemeen slechts een klein gedeelte van de kilometers elektrisch (kunnen) rijden en het overige gedeelte op fossiele brandstoffen rijden. Tenslotte zijn er voor bestelauto's over het algemeen voldoende volledig uitstootvrije alternatieven beschikbaar en kunnen ondernemers de eerste jaren vaak uit de voeten met de overgangsregeling.

6. Zienswijzen over moment van invoering

Zienswijze

Indiener geeft aan dat zijn leveranciers en onderhoudsbedrijven het waarschijnlijk niet voor elkaar krijgen om duurzame maatregelen te treffen voor 1 april 2025.

Reactie

Het college is van mening dat leveranciers en andere ondernemers voldoende voorbereidingstijd hebben gekregen en vaak ook nog altijd enkele jaren hebben om de transitie op een haalbare wijze te realiseren. In 2021 is de zero-emissiezone in Groningen al aangekondigd in de visie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek', nadat de gemeente in 2014 al de eerste stappen zette richting zero-emissie stadslogistiek met het ondertekenen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Het college merkt op dat de overgangsregeling juist is vastgesteld met het oog op een zo soepel mogelijke overgang waarbij ondernemers voldoende tijd hebben de overstap te maken naar een uitstootvrij voertuig. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met afschrijvingstermijnen en de beschikbaarheid van uitstootvrije voertuigen. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de overstap praktisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Het college beseft dat voor (kleine) ondernemers de investeringskosten voor elektrisch nu wellicht nog groter zijn, maar acht gelet op de overgangsregeling ook tussenstappen mogelijk die financieel wel haalbaar zijn. Bovendien is het de algemene verwachting dat de Total Cost of Ownership (TCO) voor elektrische bestelbussen over enkele jaren voordeliger is dan de TCO van dieselbestelbussen.

Met het in 2021 aangekondigde overgangsregime betekent dit dat een diesel bedrijfsauto in de meeste gevallen vanaf het aankondigingsbesluit nog ca 6-7 jaar inzetbaar was en een vrachtauto vaak nog bijna 9 jaar. Daarnaast zijn er middels de ontheffingsmogelijkheden maatwerkoplossingen voor ondernemers waarvoor dit noodzakelijk is.

7. Zienswijzen over communicatie, participatie en inspraak

Zienswijze

Indiener geeft aan dat door de gemeente in de toelichting van het besluit aangeeft dat men al in 2016 kon weten dat de zero-emissie zone eraan zou komen, maar dat toen nog niet bekend was wanneer deze in zou gaan en voor welke voertuigen dit zou gaan gelden. Ook was toen nog geen enkele elektrische bestelauto, die een radius van meer dan 100 kilometer had, beschikbaar. Tijd om te investeren in een nieuwe elektrische bedrijfsauto is er niet geweest. Pas sinds het kenbaar maken van dit ontwerp verkeersbesluit in 2024, met genoemde startdata is het voor bedrijven pas duidelijk, hoeveel tijd ze hebben om te investeren in veel duurdere elektrische voertuigen.

Reactie

Nadat Groningen in 2014 de eerste stappen op weg naar zero emissie stadslogistiek al heeft gezet, is de zero-emissiezone in 2021 al aangekondigd. Toen was ook al duidelijk hoe de overgangsregeling eruit zou zien. De aankondiging van de zone en de overgangsregeling zijn sindsdien breed gecommuniceerd, zowel door de gemeente als landelijk.

Met het aankondigingsmoment in 2021 gaf de gemeente ondernemers voldoende anticipatietijd, ten minste het minimum van 4 jaar, zoals afgesproken met andere steden en brancheverenigingen in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). De meeste voertuigeigenaren beschikken bovendien over Euro 5 of Euro 6 voertuigen. Zij hebben nog een aantal jaar extra vanwege de overgangsregeling. Deze overgangsregeling is juist vastgesteld met het oog op een zo soepel mogelijke overgang waarbij ondernemers voldoende tijd hebben de overstap te maken naar een uitstootvrij voertuig. Bij deze overgangsregeling, die alle zero-emissiezone gemeenten en veel brancheverenigingen hebben ondertekend, is zoveel mogelijk rekening gehouden met afschrijvingstermijnen en de beschikbaarheid van uitstootvrije voertuigen. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de overstap praktisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Het college beseft dat voor kleine ondernemers de overstap naar elektrisch wellicht groot is, maar acht gelet op de overgangsregeling ook tussenstappen mogelijk die financieel wel haalbaar zijn.

8. Zienswijzen over elektrisch rijden

a. Betaalbaarheid

Zienswijze

Meerdere indieners geven aan dat het aanschaffen van een elektrische bestelbus te duur is, zowel nieuw als tweedehands.

Eén indiener geeft ook aan dat het aanschaffen van een elektrische trekker te duur is en dit binnen hun werkzaamheden financieel niet uit kan, ondanks de subsidies die er zijn voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens.

Meerdere indieners geven aan dat door het instellen van een zero-emissiezone installatie- en onderhoudsbedrijven, schilderbedrijven, hoveniersbedrijven, bouwbedrijven, etc. niet meer in de zone kunnen komen zonder extra hoge kosten in rekening te gaan brengen. Dit leidt tot hogere facturen voor de klanten in de binnenstad.

Reactie

Het college erkent dat de aanschafkosten van elektrische voertuigen nog hoger liggen en ook dat de tweedehands markt voor elektrische voertuigen nog in ontwikkeling is. Het college benadrukt echter dat niet iedereen per 1 januari 2025 de overstap naar uitstootvrij vervoer zal hoeven maken. Gelet op

de overgangsregelingen duurt het voor het grootste deel van de ondernemers nog enkele jaren voordat ze de overstap moeten maken.

Met de voorgestelde geleidelijke uitfasering van de verschillende emissieklassen wordt bovendien een stapsgewijze overgang gerealiseerd, die bijdraagt aan het kunnen leveren van voldoende voertuigen voor de Nederlandse markt en de ontwikkeling van de tweehandsmarkt. Wanneer de voorlopers tijdig de overstap naar uitstootvrije voertuigen maken, komt vervolgens over een aantal jaren ook de tweedehands markt tot stand. Het college merkt in dit verband nog op dat eigenaren van bestelauto's met emissieklasse 4 of lager ook kunnen overwegen om eerst de overstap te maken naar een (tweedehands) voertuig met emissieklasse 5 of 6, waarmee zij tot respectievelijk 1 januari 2027 en 1 januari 2028 toegang hebben tot de zero-emissiezone. Deze voertuigeigenaren hebben tegen die tijd dan ook het voordeel van een grotere tweedehands markt voor elektrische voertuigen. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of dit een geschikt alternatief is.

Daarnaast blijkt uit TCO (Total Cost of Ownership) berekeningen dat de totale kosten voor het rijden van een elektrisch bedrijfsvoertuig in combinatie met veranderende fiscale regelgeving op BPM op dit moment soms al lager liggen dan voor een diesel bedrijfsvoertuig en dat de verwachting is dat deze verhouding vanaf 2025 nog gunstiger wordt voor elektrische bedrijfsvoertuigen.

Voor voertuigen die (op termijn) niet meer onder de overgangsregeling vallen, voorziet het ontheffingenbeleid in een ontheffingsmogelijkheid om bedrijfseconomische omstandigheden. Dit is een mogelijk oplossing voor partijen die in verband met de aanschafkosten van een uitstootvrij voertuig aantoonbaar in financiële problemen dreigen te komen. Hiervoor is onder voorwaarden een ontheffing mogelijk.

Het is niet aangetoond dat werkzaamheden in de binnenstad duurder worden door invoering van de zero-emissiezone. Door de dalende aanschafkosten en steeds interessanter wordende TCO (Total Cost of Ownership) voor elektrische voertuigen, is ook niet gezegd dat de kosten voor elektrische rijders in de toekomst hoger uitvallen dan de kosten voor dieselveertuigen.

b. Rijbewijs

Zienswijze

Indiener geeft aan dat het invoeren van een extra categorie rijbewijs gewenst is voor bestelbussen tot bijvoorbeeld 5.000 kg. Op die manier kunnen bestuurders eerder met dat rijbewijs een elektrische bestelbus rijden en kan door het gewicht van max. 5.000 kg ook een grotere actieradius worden bereikt.

Reactie

Voor het besturen van voertuigen zwaarder dan 3.500 kg (volgens de wet een vrachtauto) is een C1 of C-rijbewijs, code 95, en tachograaf nodig. Deze voertuigen dienen zich ook voor het overige te houden aan de huidige Nederlandse wetgeving voor vrachtwagens, waaronder de door de indiener genoemde geslotenverklaring voor vrachtwagens (C7-bord). Helaas kan het college hier geen verandering in aanbrengen, omdat het hiertoe niet bevoegd is.

Op dit moment geldt een tijdelijke gedoogsituatie voor rijbewijs C-plicht voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg. Met het Openbaar Ministerie (OM) en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) is afgesproken dat zij tijdelijk niet handhaven op het niet bezitten van de rijbewijs C-plicht tot uiterlijk 1 juli 2025 voor bestuurders van ZE-bedrijfsvoertuigen in deze gewichtsklasse die voor 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of aantoonbaar voor die datum zijn besteld. Ook zijn de chauffeurs van deze voertuigen voor deze

periode vrijgesteld van tachograafplicht mits zij zich in een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats begeven.

De chauffeur moet kunnen aantonen dat het extra gewicht van het voertuig boven de 3.500 kg is toe te wijzen aan het batterijpakket. Dit kan middels een document dat bij het voertuig gehouden wordt waaruit blijkt wat het specifieke gewicht is van het batterijpakket. Het gewicht van het batterijpakket kunt u opvragen bij de producent of importeur van het ZE-bestelvoertuig. Zij dienen dit document in te vullen en te tekenen. Een nadere toelichting is te vinden op <https://www.opwegnaarzes.nl/vrijstellingc>.

c. Technische stand van zaken

Zienswijze

Actieradius

Meerdere indieners geven aan dat een elektrische bus (nog) geen optie is vanwege de beperkte actieradius.

Indiener geeft aan dat het niet mogelijk is om over te gaan op een elektrische vrachtwagen vanwege de lange afstanden die ze op internationale transporten moeten afleggen.

Niet verkrijgbaar zero emissie

Indiener geeft aan dat er geen alternatieve bestelbussen op waterstof verkrijgbaar zijn voor gekoeld transport.

Indiener geeft aan dat een bestelbus voor gekoeld vervoer door de isolatie en de koelmotor een stuk zwaarder is dan een gewone bestelbus. Met het gewicht van een accupakket voor de elektrische aandrijving plus een extra accu voor de koeling wordt het eigen gewicht van de bus te zwaar om er vis mee te kunnen vervoeren. Vis is zwaar waardoor een voertuig al snel overbeladen is. Er is op dit moment niet één elektrisch voertuig op de markt waarmee indiener uit de voeten zou kunnen.

Indiener geeft aan dat als er wordt overgestapt naar een elektrische variant van hun huidige type voertuigen, dat deze voertuigen dan boven de 3.500 kg uit komen, waardoor deze onder de categorie vrachtwagen komt te vallen en daarmee de maximumsnelheid omlaag gaat naar 80 km/h. Hierdoor gaan de internationale ritten die gereden worden veel langer duren en de huidige rijtijden niet halen.

Reactie

Actieradius

Het college wil de problemen die ondernemers aanvoeren over elektrisch rijden niet bagatelliseren, maar wijst erop dat elektrisch rijden aanpassingen in de bedrijfsvoering in sommige gevallen mogelijk noodzakelijk maakt. Het college erkent dat de actieradius van elektrische voertuigen op een acculading vaak kleiner is dan van vergelijkbare voertuigen op fossiele brandstof, met name in geval van inzet van aanhangers. Bovendien kost het bijladen van een elektrisch voertuig meer tijd dan het tanken van fossiele brandstof. Dit speelt echter alleen wanneer er op 1 dag afstanden afgelegd moeten worden die groter zijn dan de actieradius van het betreffende voertuig. In de overgrote meerderheid van de andere gevallen wordt het voertuig normaal gesproken 's nachts op de standplaats opgeladen. Dit kost (in tegenstelling tot tanken) juist geen extra tijd.

Niet verkrijgbaar in zero emissie

Voor bestelvoertuigen met een koelgedeelte is er aanbod op de markt beschikbaar bij verschillende producenten. Mocht een voertuig met de gewenste kenmerken niet beschikbaar zijn, dan is er een mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een ontheffing voor niet zero-emissie verkrijgbare voertuigen. Een groep experts kijkt bij de aanvraag van deze vergunning of met de door de indiener

gestelde eisen inderdaad geen elektrisch alternatief op de markt is. Blijk dit zo te zijn, dan kan een ontheffing hiervoor worden verleend.

De overgangsregeling voorziet voor euro 5- en euro 6-voertuigen bovendien dat deze tot respectievelijk 1 januari 2027 en 1 januari 2028 de zone in mogen rijden. Dit kan voor de aankomende periode een oplossing bieden voor sommige bedrijven, zeker omdat deze overgangsregeling ook veel tweedehandsvoertuigen geldt, zie ook reactie 8a. Vanaf 2028 is de verwachting dat de tweedehandsmarkt is aangetrokken en er meer elektrische alternatieven beschikbaar zijn en betaalbaarder zijn.

9. Zienswijzen over laden

Zienswijze

Beschikbaarheid laadinfrastructuur

Indiener geeft aan dat in de zero-emissiezone nu nog geen enkele laadpaal beschikbaar is voor elektrische auto's voor bewoners/ kleine ondernemers. De enkele laadpalen die er staan, zijn of op particuliere grond of voor leaseauto van de stad (begin Herebinnensingel) of voor bepaald kenteken of staan bij parkeerplaats waar je met bewonersparkeervergunning niet mag parkeren. Door het gebrek aan voldoende laadpalen kan de gemeente Groningen ondernemers niet verplichten om op elektrische auto's over te gaan.

Europees netwerk laadinfrastructuur

Indiener geeft aan dat zware elektrische voertuigen andere laadinfrastructuur nodig hebben dan lichte elektrische voertuigen. Op dit moment is er bijna nergens in de Europese Unie openbaar toegankelijke infrastructuur voor zware elektrische voertuigen beschikbaar. Tekenend in dit verband is dat in Europese regelgeving expliciet is overwogen dat momenteel nog rekening gehouden dient te worden met de tijd die nodig is voor de planning, het ontwerp en de installatie van laadinfrastructuur. Het is de bedoeling die vanaf 2025 geleidelijk te installeren, zodat uiterlijk in 2030 het volledige trans-Europese vervoersnetwerk gedekt is.

Reactie

Jaarlijks worden er minimaal 90 reguliere laadpalen bijgeplaatst, wat betekent dat er eind dit jaar 900 laadpunten in de gemeente zullen zijn. We plaatsen op basis van aanvraag en behoefte van zowel inwoners als werknemers (minimaal 20 uur per week) in de gemeente Groningen. Bij intensief gebruik van een laadpaal plaatsen we een extra paal. Daarnaast plaatsen we ook op plekken waar behoefte zal gaan ontstaan, zogenaamde strategische laadpalen. Deze laadpalen plaatsen we in de openbare ruimte, dus ook in de binnenstad. Daarnaast zijn er diverse snellaadpunten waar ondernemers hun voertuigen kunnen opladen. Ondernemers in de gemeente Groningen kunnen een aanvraag indienen voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte als ze geen eigen oprit hebben of als hun werkadres in de gemeente Groningen geen eigen parkeergelegenheid heeft. Dit laatste geldt ook voor de werknemers van deze ondernemers. De gemeente Groningen onderzoekt bovendien hoe zij ondernemers verder kan ondersteunen bij het creëren van laadinfrastructuur voor zwaardere logistiek.

De Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) biedt subsidie aan ondernemers voor de aanschaf en aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op eigen of gehuurd terrein. Ook kunnen ondernemers subsidie krijgen voor advies over de haalbaarheid en uitvoering van deze laadinfrastructuur. De Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPULA) biedt

daarnaast subsidie aan ondernemers voor de aanleg of uitbreiding van publiek toegankelijke laadlocaties voor zware elektrische voertuigen. Deze regeling start vanaf 1 oktober 2024.

Europees netwerk laadinfrastructuur

Op de inrichting van het buitenlandse netwerk van laadpalen of op buitenlandse regels omtrent milieu- of zero-emissiezones heeft het college helaas geen invloed.

10. Zienswijzen over flankerend beleid

a. Parkeergelegenheid

Zienswijze

Indiener geeft aan dat hij geen uitwijkmogelijkheid heeft voor parkeergelegenheid. In de parkeergarages mogen verschillende voertuigen niet komen vanwege de grootte van een bestelwagen. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen aan de Diepenring, net buiten de grens van de zone, altijd bezet. Indiener verzoekt speciale parkeergelegenheden te realiseren die specifiek voor bestelbussen zijn bedoeld.

Reactie

Parkeergelegenheden creëren buiten de zero-emissiezone valt buiten de scope van dit besluit. Het doel van de maatregel is het verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad voor alle binnenstadgebruikers. Het faciliteren van parkeergelegenheid aan de rand van de zone voor voertuigen die niet aan zero emissie eisen voldoen, zorgt niet voor verschoning van het wagenpark. De overgangsregeling en ontheffingenbeleid bieden voldoende ruimte voor een haalbare overgang, waarbij de komende jaren een schoon (2^e hands) dieselveertuig ook toereikend is. Voertuigen die particulier geregistreerd staan kunnen daarnaast sowieso een ontheffing aanvragen. Indien voertuig van indiener (op termijn) niet onder de overgangsregeling valt, niet in aanmerking komt voor een ontheffing en er niet voor kiest een schoner voertuig aan te schaffen, is het college niet van mening dat zij parkeergelegenheid dichtbij de binnenstad voor dit voertuig moet realiseren. Ruimte in en net buiten de binnenstad is schaars. Het past niet binnen ons beleid om extra ruimte in het gebied net buiten de binnenstad beschikbaar te stellen voor voertuigen die niet aan de eisen voor de zero-emissiezone voldoen.

b. Venstertijdengebied

Zienswijze

Indiener ervaart op dit moment problemen met het huidige venstertijdengebied. Indiener redt het niet om de werkzaamheden binnen de venstertijden te plannen en/of uit te voeren. Principeel wil indiener ook niet betalen voor een daarvoor beschikbare ontheffing voor het venstertijdengebied.

Indiener ervaart problemen met bezorgingen na 12 uur 's middags. Indiener is van bepaalde factoren van buitenaf afhankelijk wanneer zij met hun voertuig dingen kunnen vervoeren. Dit is niet zelf te bepalen.

Indiener geeft aan dat het doel van het ontwerpbesluit "het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast" al door de invoer van de venstertijden voor bevoorradingsverkeer voldoende is ondervangen.

Reactie

Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast wordt maar ten dele door het huidige venstertijdengebied bereikt. Het venstertijdengebied is ingevoerd om het aantal

voertuigbewegingen en daarmee de overlast in de middag- en avonduren te verminderen. Met die maatregel wil de stad op die momenten meer ruimte voor voetgangers en verblijf creëren. Het totale doel wordt optimaal bereikt door ook de zero-emissiezone in te voeren. Deze maatregel heeft meer impact op de uitstoot van bedrijfs- en vrachtauto's. Daarbij verwijzen we ook naar de reactie op zienswijze 1.

Het venstertijdgebied dat in 2023 is vergroot valt buiten de scope van dit verkeersbesluit.

11. Zienswijzen over ontheffingen

Zienswijze

Definitie vrachtwagen en opleggetrekker

Indiener vraagt of in dit ontwerp-verkeersbesluit met 'vrachtwagens' ook 'opleggetrekkers' bedoeld wordt.

Onderhoud monumenten

Indiener geeft aan dat voor onderhoud van een rijksmonument regelmatig bedrijven met bestelbusjes komen om onderhoud te verrichten aan of om het pand. Deze werkzaamheden duren meestal meer dan 1 dag of vinden meer dan 12x per jaar plaats. Gelet op de erg kleine ontheffingsregeling van 12 dagen per busje per jaar, is het noodzakelijke onderhoud van een rijksmonument niet meer mogelijk. Ook al zullen alle genoemde bedrijven investeren in elektrische voertuigen, dan is dat niet voor april 2025 gerealiseerd.

Gemeentespecifieke ontheffing speciale werkzaamheden

Indiener verzoekt om een gemeentespecifieke ontheffing voor de speciale werkzaamheden die deze partij verricht omdat de omstandigheden van deze partij voldoende vergelijkbaar is met die van de ambulante handel. Het concept-ontheffingenbeleid voorziet in een mogelijkheid voor het college om ondernemers met een marktstandplaatsvergunning, seizoensstandplaatsen of vaste standplaatsen binnen de zero-emissiezone of ondernemers die in aanmerking komen voor een marktstandplaatsvergunning een ontheffing te verlenen. Zo krijgen deze ondernemers meer tijd om zich voor te bereiden op de zero-emissiezone. Indiener geeft ook de suggestie voor een gemeentespecifieke ontheffing op kenteken voor opleggetrekkers en vrachtauto's van hun partij (en vergelijkbare gevallen). Artikel 87 van het RVV 1990 geeft de gemeente hiervoor de mogelijkheid.

Personenauto

Indiener geeft aan zelf een auto te hebben waarmee hij te allen tijde de binnenstad mee in moet kunnen voor zijn bedrijf.

Spoedwerkzaamheden

Indiener geeft aan dat bij een reparatie of water-/gaslek met spoed een installateur bij moet kunnen komen. Tijdens een informatiebijeenkomst is aangegeven dat een installatiebedrijf in dat geval achteraf een ontheffing moet regelen. Er wordt gesuggereerd dat daarbij eerst een boete betaald moet worden, dan bezwaar gemaakt moet worden om vervolgens kosten te maken voor het aanvragen van een ontheffing.

Reactie

Definitie vrachtwagen en opleggetrekker

In dit besluit wordt er in eerste instantie onderscheid gemaakt tussen bedrijfswagens (bestelbussen) en vrachtwagens. Ten behoeve van het ontheffingenbeleid, met name de overgangsregeling, is binnen

de categorie 'vrachtwagens' onderscheid gemaakt in 'opleggertrekkers' en 'niet-opleggertrekkers'. Met niet-opleggertrekkers worden de bakwagens bedoeld.

Onderhoud monumenten

Voor ondernemers en kleine MKB'ers voor wie de overstap per 2025 te snel gaat of voor wie voertuigen nog te duur zijn, voorzien we net als andere steden in een overgangsregeling en ontheffingen. Hiermee kunnen ondernemers op verschillende manieren uitstel krijgen. Voor veel ondernemers die voor specifieke werkzaamheden in de binnenstad komen is het maximum van 12x per jaar per voertuig per stad toereikend. Voor ondernemers voor wie dit niet toereikend is, biedt de overgangsregeling de komende jaren een passende oplossing. Zie voor het uitgebreidere antwoord de reactie bij zienswijze 4a. Als zowel de dagontheffing als de overgangsregeling geen oplossing bieden, is er nog een mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden. Met de overgangsregeling en ontheffingen zijn wij van mening dat er voldoende rekening gehouden wordt met ondernemers. Tevens wijzen wij erop dat de zone al in 2021 is aangekondigd.

Ontheffing specialistische werkzaamheden

Het college is van mening dat ambulante handel de enige doelgroep is voor wie een aanvullende generieke ontheffing passend is. Ten eerste hebben de voertuigen een relatief lange afschrijvingstermijn. Ten tweede heeft deze groep vaak voertuigen met specifieke kenmerken en zijn alternatieve concepten lastig te organiseren. Ten derde heeft de markt geen reëel alternatief dan hun waar verkopen binnen de zone. Tot slot is de groep goed af te bakenen. Het college is van mening dat de overstap voor andere bedrijven over het algemeen goed haalbaar is. Zeker in de wetenschap dat de meeste ondernemers de komende jaren gebruik kunnen maken van de overgangsregeling. En voor specifieke situaties biedt het ontheffingenbeleid een oplossing. Tot slot is het college het eens met meerdere brancheverenigingen, zoals TLN, Evofenedex dat nog meer coulance in het beleid niet eerlijk zou zijn richting ondernemers die al wel hebben geïnvesteerd in schonere voertuigen. In uitzonderlijke, onvoorziene situaties heeft het college altijd nog een afwijkingbevoegdheid.

Artikel 87 van het RVV 1990 geeft de gemeente inderdaad de mogelijkheid een ontheffing te verlenen. Mede op verzoek van het bedrijfsleven kiest de gemeente er echter voor om ontheffingen voor de zero-emissiezone te verlenen via het Centraal Loket. Dit Centraal Loket biedt met de hardheidsclausule en de ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden voldoende ruimte om een in casussen, zoals indiener omschrijft, als gemeente zelf een afweging te maken.

Personenauto

Als een voertuig een personenauto is, dan mag dit voertuig onverminderd de zone in. De zero-emissiezone heeft enkel betrekking op bestelbussen en vrachtwagens. Twijfelt u of u een bedrijfs- of vrachtauto heeft? Dan kunt u aan de hand van het kenteken(bewijs) kijken in welke voertuigcategorie uw voertuig valt. Voertuigen van de categorie N(1,2,3,) zijn bedrijfs- en vrachtwagens.

Spoedwerkzaamheden

Als er noodzaak is om in de binnenstad te zijn met een bedrijfs- of vrachtauto, dan wordt er verwacht dat het voertuig aan de eisen van de zero-emissiezone voldoet of onder de overgangsregeling valt. Is dit niet zo, dan kan mogelijk nog een ontheffing aangevraagd worden. Denk bijvoorbeeld aan de dagontheffing die achteraf nog aan te vragen is bij een onvoorzien bezoek aan de binnenstad.

Als bijvoorbeeld een installateur met spoed de binnenstad in moet vanwege een gaslek, dan kan de bestuurder nog binnen 24 uur achteraf een ontheffing aanvragen. In die tijd wordt er geen bekeuring gegeven. De aanvrager hoeft dus niet eerst een boete te betalen, als hij maar op tijd de ontheffing

achteraf aanvraagt. Is er ná 24 uur van in- en uitrijden nog steeds geen ontheffing aangevraagd terwijl dat wel moest, dan wordt een bekeuring opgestuurd.

12. Zienswijzen over overige vervuilers

Zienswijze

Indiener geeft aan dat het laatste doel van het verkeersbesluit bij het verplichtstellen van elektrische auto's voor bedrijven niet te realiseren is en zal juist leiden tot meer energiegebruik. Er wordt hier vergeleken met elektrische vaartuigen in de stad Utrecht, waar de laadpalen uit worden gezet of door dieselgeneratoren worden voorzien van stroom. <https://topgear.nl/autonieuws/laadpaal-diesel-utrecht/>. Indiener is bang voor dezelfde gang van zaken in Groningen bij voortzetting van dit besluit.

Indiener geeft aan dat de groene voetafdruk van zijn dieselbestelbus kleiner is dan die van elektrische auto's. ook is er nog geen enkele laadpaal in de stad Groningen verbonden met een groen energienetwerk. Het produceren van elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen geeft veel meer CO₂-uitstoot en leidt tot grotere luchtverontreiniging voor de hele stad dan alle op fossiele brandstof rijdende bestelauto's die in de binnenstad moeten zijn.

Reactie

Uit onderzoek van TNO (2015 R10386) blijkt dat de CO₂ uitstoot voor fabricage, onderhoud en recycling van een elektrisch voertuig inderdaad hoger is dan van een conventionele auto (64 gram CO₂ per km vs. 46 gram CO₂ per km). De CO₂-uitstoot gedurende de gehele levensduur van het voertuig (inclusief fabricage, onderhoud en recycling) is echter een stuk lager. Een benzineauto stoot gedurende zijn gehele levensduur gemiddeld 246 gram CO₂ per km uit en een elektrisch voertuig op groene stroom 73 gram CO₂ per km en hetzelfde voertuig op grijze stroom 169 gram CO₂ per km.

Naast het bovenstaande benadrukt het college dat de invoering van de zero-emissiezone deels als effect heeft dat voertuigen versneld vervangen worden, maar deels ook zorgt dat er geen voertuigen vervangen worden door nieuwe fossiele voertuigen. Ook vraagt de opgave op luchtkwaliteit en de klimaatopgave nu direct om actie. We kunnen niet wachten op een langzame autonome vervanging van het wagenpark.

Uit onderzoek van TNO (TNO-2015-R10386) blijkt dat bij de opwek van de elektriciteit die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen minder CO₂ vrijkomt per voertuigkilometer, dan bij voertuigen met een verbrandingsmotor bij de huidige elektriciteitsmix (verhouding tussen grijs en groen opgewekte elektriciteit). De elektriciteitsmix in Nederland wordt de komende jaren naar verwachting steeds groener door toename van duurzaam opgewekte elektriciteit met zon en wind, waardoor dit positieve verschil steeds groter wordt.

13. Zienswijzen over slimme logistiek

Zienswijze

Indiener heeft gekeken naar 'last mile' oplossingen. Deze partij werkt met specifiek gekoeld vervoer en daaraan hangen bepaalde voorwaarden. Indiener heeft geen logistieke aanbieder kunnen vinden die met deze eisen kan of wil werken.

Indiener geeft aan dat een overlaadhub aan de uiterste randen van de stad geen optie is omdat deze partij specifieke waren vervoerd waardoor de auto aan de binnenkant snel vies wordt. De pendelbusjes die je kunt huren, moeten dan elke keer als die gebruikt zijn schoongemaakt worden, zodat volgende

gebruiker zijn goederen er schoon in kan vervoeren. Verder leidt het dubbel overladen en reserveren veel papierwerk op en is kostenverhogend voor de bedrijfsvoering.

Reactie

Wij realiseren ons dat een last-mile oplossing niet voor iedere situatie passend is. Wanneer een eigenaar/bestuurder niet kan werken met de zero-emissiezone en aantoonbaar ook geen beschikking heeft over een last-mile oplossing, dan kan mogelijk een ontheffing worden aangevraagd voor een niet verkrijgbaar elektrisch voertuig. Een commissie bekijkt de aanvraag en beoordeelt of met de gestelde voorwaarden die bij de indiener horen er inderdaad geen elektrisch alternatief beschikbaar is.

Voor de korte termijn is het voor enkele partijen een mogelijkheid om een tweedehands euro-6 vrachtwagen te kopen. Daarmee kunnen ze onder de overgangsregeling nog tot uiterlijk 2030 de zone in.