

Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone Almere

Nota van beantwoording zienswijzen



Gemeente Almere
Afdeling Stedelijk Beleid

Gemeente Almere



Uitgave
Gemeente Almere

Datum
09 juni 2026

Inhoud

Hoofdstuk 1: algemeen	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.1. Inleiding	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.2. De procedure	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.2.1. Uniforme openbare voorbereidingsprocedure	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.2.2. Ontwerp-verkeersbesluit en zienswijzeperiode	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.2.3. Communicatie voorafgaand aan de publicatie	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.3. Overzicht van zienswijzen	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.3.1. Ingediende zienswijzen	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.3.2. Opbouw nota van beantwoording	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.3.3. Aantal ingediende zienswijzen (gecategoriseerd op thema)	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.4. Samenvatting zienswijzen	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.5. Reacties en conclusie van het college	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.5.1. Aanpassingen bij het definitieve verkeersbesluit nul-emissiezone	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
1.6. Definitief verkeersbesluit en verdere invoering	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
Hoofdstuk 2: Zienswijzen op ontwerp verkeersbesluit nul-emissiezone	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.1. Zienswijzen over de financiële lasten (samengevat)	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.2. Zienswijzen over toelevering van ondernemers en inwoners (samengevat)	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.3. Het effect van de nul-emissiezone is klein in verhouding tot de lasten (samengevat)	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.4. Zienswijzen over de omvang van de nul-emissiezone	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.4.1. Keuze voor zone in gebied centra Almere Stad, Almere Buiten en Almere Haven	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.4.2. De omvang van de zone in Almere Haven	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.5. Zienswijzen over specifieke gevolgen van de nul-emissiezone	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.
2.5.1. Gevolgen voor kleine ondernemers (samengevat)	Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.

2.5.2. Gevolgen voor specifieke groepen ondernemers/inwoners (samengevat) **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

2.5.3. Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners (samengevat) **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

2.5.4. Oneerlijkheid (samengevat) **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

2.6. Zienswijzen over moment van invoering Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.

2.6.1. Maatregel komt te vroeg **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

2.7. Zienswijzen over elektrisch rijden Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.

2.7.1. Elektrische voertuigen zijn niet beschikbaar (samengevat). **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

2.8. Zienswijzen over laden Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.

2.8.1. Onvoldoende aanbod van laadinfrastructuur **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

2.8.2. Problemen met netcongestie **Fout! Geen bladwijzernaam opgegeven.**

Hoofdstuk 1: algemeen

1.1. Inleiding

Deze Nota van Beantwoording heeft betrekking op de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almere van 17 februari 2026 tot het instellen van een nul-emissiezone in het kernwinkelgebied Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten voor bestel- en vrachtauto's in de gemeente Almere. Van de terinzagelegging van dit ontwerp-verkeersbesluit is op 17 februari 2026 kennisgegeven in het Gemeenteblad (2026, 72769).

De ingediende zienswijzen vormen bij elkaar een overzicht van de zorgen van ondernemers en inwoners, vooral van kleine bedrijven en eenmanszaken, over de haalbaarheid en betaalbaarheid van de overgang naar uitstootvrije voertuigen; vaak ook gerelateerd aan de omvang van de nul-emissiezone. De meest voorkomende bezorgdheden gaan over de hoge eenmalige investering voor elektrische voertuigen, onvoldoende laadinfrastructuur, netcongestie en de vraag of het voor veel ondernemers financieel haalbaar is om binnen de gestelde termijn over te schakelen naar elektrische voertuigen. Daarnaast uiten ondernemers en inwoners zorgen over de beschikbaarheid en mogelijke prijsstijging van bepaalde diensten binnen de nul-emissiezone. Vooral omdat sommige werkzaamheden, zoals die van loodgieters, timmermannen en klusjesmannen volgens de indieners van zienswijzen niet kunnen worden uitgevoerd met elektrische voertuigen door technische beperkingen (bijvoorbeeld vanwege laadvermogen en actieradius).

Bovenstaande wordt in deze Nota van Beantwoording nader beschreven en beantwoord. Het college is van mening dat de beoogde overgangsregels, de vrijstellingen en het ontheffingenbeleid voldoende tegemoetkomen aan de zorgen van ondernemers en inwoners, en dat deze regelingen de overgang naar de nul-emissiezone haalbaar maken zonder onredelijke financiële of praktische gevolgen.

De overgangsregelingen en het ontheffingenbeleid zorgen ervoor dat de beschikbaarheid van diensten en de betaalbaarheid voor inwoners geborgd blijven, terwijl tegelijkertijd de voordelen van de nul-emissiezone, zoals betere luchtkwaliteit, minder CO₂-uitstoot, gezondheidsvoordelen en een verbetering van de leefomgeving voor de inwoners behouden blijven.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 van deze Nota van Beantwoording beschrijft de verdere procedure voor het instellen van de nul-emissiezone. In hoofdstuk 2 staat een samenvatting van de antwoorden in deze Nota van Beantwoording. In bijlage 1 worden de ingediende zienswijzen geanonimiseerd weergegeven. Bijlage 2 betreft een overzicht van de argumenten uit de zienswijzen met een verwijzing naar het antwoord van het college in de Nota van Beantwoording.

1.2. De procedure

1.2.1. Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Voor de invoering van een nul-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. De gemeente heeft ervoor gekozen om dit verkeersbesluit voor te bereiden met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Door belanghebbenden in de gelegenheid te stellen zienswijzen over het ontwerp-verkeersbesluit naar voren te brengen, kan voorafgaand aan de definitieve besluitvorming een inventarisatie van de belangen plaatsvinden, hetgeen de belangenafweging in het kader van de definitieve besluitvorming ten goede komt.

1.2.2. Ontwerp-verkeersbesluit en zienswijzeperiode

Het ontwerp-verkeersbesluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit, met bijlagen, is op 17 februari gepubliceerd in het gemeenteblad 2026 onder nummer 72769.

Van 17 februari 2026 tot en met 30 maart 2026 kon eenieder een zienswijze indienen over het ontwerp-verkeersbesluit.

Een zienswijze kon mondeling worden ingediend tijdens een van de drie inloopmomenten op het stadhuis, of schriftelijk per brief of e-mail.

1.2.3. Communicatie voorafgaand aan de publicatie

Vanaf 2025 voeren achtentwintig gemeenten in Nederland een nul-emissiezone in voor bestel- en vrachtauto's. Lokale communicatie in het kader van deze invoering is zoveel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid. Deze landelijke communicatie bevat onder meer het versturen van brieven aan alle voertuigeigenaren die mogelijk geraakt worden door de invoering van de nul-emissiezone. Hiermee is gestart in februari 2023. Ook is er een on- en offline-communicatiecampagne gevoerd en zijn er landelijke informatiewebsites gelanceerd (www.doehetzero.nl en www.opwegnaarzes.nl).

Lokale communicatie

Ter aanvulling op de landelijke campagne heeft de gemeente diverse aanvullende communicatiemaatregelen genomen om ondernemers tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de nul-emissiezone in Almere:

- Zo heeft de gemeente in oktober 2024 een brief gestuurd naar de eigenaren van een bestel- of vrachtauto in Almere. Sindsdien zijn er ook gratis adviesgesprekken mogelijk met een logistiek adviseur. Ondernemers kunnen contact opnemen om een afspraak te plannen op eigen locatie. De logistiek adviseur verzorgt presentaties en neemt deel aan bijeenkomsten waar ondernemers en inwoners aanwezig zijn.
- In het voorjaar van 2025 is er in de centra van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten een inloopavond georganiseerd. Ondernemers en inwoners konden in gesprek met deskundigen van de gemeente en met de portefeuillehouder. Na afloop is er een samenvatting gestuurd van de meest gestelde vragen en antwoorden.

- In het najaar van 2025 heeft een team flyers over de nul-emissiezone uitgedeeld aan (vooral) zzp'ers die hun daginkopen doen bij een bouwmarkt. Geïnteresseerde ondernemers gingen in gesprek met de logistiek adviseur.
- Via sociale mediakanalen van Almere en "Onderneem in Almere", nieuwsbrieven en een bericht op de "Stadhuis aan Huis" pagina in "Almere DEZE WEEK" werden ondernemers en inwoners geïnformeerd en uitgenodigd voor een adviesgesprek met de logistiek adviseur.
- Ook heeft de gemeente een pagina op de gemeentelijke website over nul-emissiezones: <https://www.almere.nl/verkeer-en-vervoer/zero-emissiezones>

1.3. Overzicht van zienswijzen

1.3.1. Ingediende zienswijzen

Er zijn in totaal 101 reacties ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit voor de nul-emissiezone. Van de ontvangen zienswijzen zijn 23 reacties zijn te laat ontvangen. Hoewel daartoe niet verplicht, heeft het college besloten toch alle ontvangen zienswijzen in behandeling te nemen. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregelen. Op deze manier kan het college de specifieke belangen afwegen en in de besluitvorming betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en gemotiveerd besluit te komen.

1.3.2. Opbouw nota van beantwoording

De meeste reacties gaan in op meerdere aspecten van de nul-emissiezone en zijn daarom beschouwd als meerdere zienswijzen. Enkele reacties hebben geen inhoudelijke onderbouwing. 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.

1.3.3. Aantal ingediende zienswijzen (gecategoriseerd op thema)

Thema	Kern van de zorg	Betrokken zienswijzen
Financiële lasten	Elektrische voertuigen zijn te duur, investeringen onhaalbaar	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24
Bevoorrading & logistiek	Leveranciers kunnen niet leveren of worden duurder	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24
Oneerlijkheid	Ondernemers worden beperkt, bezoekers niet en grote ondernemers kunnen investeren, kleine ondernemers hebben die middelen niet.	2, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24
Praktische uitvoerbaarheid	Gebrek aan goede EV-alternatieven, netcongestie	1, 4, 6, 8, 12, 13, 14, 20, 21, 22
Lokale economie	Minder aanbod, hogere kosten, risico op vertrek ondernemers	2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Overgangstermijn	Te korte tijd, politieke onzekerheid	4, 6, 8, 12, 14, 21

Sociale impact	Rolstoelbus, bewoners, zorg en bereikbaarheid	5,13,14
Disproportionaliteit	Milieuwinst gering, maatregel te zwaar	2, 4, 6, 12, 14, 20, 21
Gebiedsindeling	Jachthaven/strandgebied onterecht binnen zone	21

1.4. Samenvatting zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig bestudeerd. De indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregelen. Veel zienswijzen betreffen zorgen om- en vragen over de gevolgen van de invoering voor de eigen en persoonlijke situatie. Daarom wil het college benadrukken dat ondernemers die in de zienswijze ook hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en/of gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, kosteloos en vrijblijvend gebruik kunnen maken van de diensten van de logistiek adviseur die de gemeente ter beschikking stelt. Deze adviseur is in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer, de overgangsregeling en de ontheffingsmogelijkheden. Via de gemeentelijke website staat beschreven hoe een ondernemer een afspraak kan inplannen met de logistieke adviseur (zie website: almere.nl/zes).

1.5. Reacties en conclusie van het college

Het college is ervan overtuigd dat met het instellen van de nul-emissiezone een verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd. Dat wordt onder meer bevestigd door het effectonderzoek dat Haskoning BV op verzoek van het college op 11 december 2025 heeft gepubliceerd. Het college heeft er voor gekozen om het belang bij het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu zwaarder te laten wegen dan de mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van de voorgenomen invoering van de nul-emissiezones kunnen ondervinden.

Uit een landelijk onderzoek (14 oktober 2025, te vinden via: <https://www.opwegnaarzes.nl/gemeente/kennisbank/literatuur-en-onderzoek>) naar de impact van de invoering van nul-emissiezones blijkt dat de maatschappelijke baten in Almere 3,3 keer zo hoog zijn als de gezamenlijke investeringen die door de gemeente en ondernemers worden gedaan. 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.

Wel hebben de ingediende zienswijzen ertoe geleid dat het college op enkele punten de definitieve verkeersbesluiten en het bijbehorend ontheffingenbeleid aanpast. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld. Tevens zijn teksten in het besluit hier en daar ambtshalve verduidelijkt en aangescherpt.

1.5.1. Aanpassingen bij het definitieve verkeersbesluit nul-emissiezone

Op basis van de zienswijzen zijn de volgende aanpassingen gedaan in het definitieve verkeersbesluit voor de invoering van de nul-emissiezone voor vracht- en bestelvoertuigen:

1. De omvang van de nul-emissiezone in Almere Haven wordt verkleind waardoor de jachthaven buiten de nul-emissiezone komt te liggen. De passantenhaven blijft binnen de contour van de zone te liggen.
2. In het ontheffingenbeleid is een artikel opgenomen dat de ontheffingsmogelijkheid beschrijft in het geval een ondernemer beperking ondervindt door een overbelast stroomnet (netcongestie). Dit artikel is op onderdelen tekstueel aangepast zodat deze in lijn is met recente terminologie.

1.6. Definitief verkeersbesluit en verdere invoering

Het college begrijpt dat ondernemers 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.

In de tweede helft van 2027 zal de gemeente eigenaren van bestel- en vrachtvoertuigen in Almere opnieuw informeren over de invoering van de nul-emissiezone. Daarnaast zullen in de eerste 6 maanden na invoering bij overtredingen alleen waarschuwingen gestuurd worden. Zo kunnen de eigenaren van bestel- en vrachtauto's 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 uitstootvrije voertuigen dat de zone inrijdt, het aantal overtredingen en het aantal ontheffingsaanvragen.

Hoofdstuk 2: Zienswijzen op ontwerp verkeersbesluit nul-emissiezone

2.1. Zienswijzen over de financiële lasten (samengevat)

1. *In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat de overstap naar elektrische voertuigen financieel niet haalbaar is. Elektrische bestel- en vrachtauto's zijn duurder in aanschaf, vereisen laadvoorzieningen en leiden tot vervroegde afschrijving van huidige voertuigen. Vooral kleine ondernemers ervaren onvoldoende financiële ruimte.*

Reactie van het college

Het college vindt dat de invoering van de nul-emissiezone haalbaar (moet) zijn. Het college is zich ervan bewust dat de investeringen in uitstootvrije voertuigen op dit moment hoger kunnen liggen dan voor soortgelijke dieselbestelauto's. De meerkosten op de investering van uitstootvrije voertuigen zijn per 1 januari 2025 fors gedaald door het afschaffen van de bpm-vrijstelling op diesel bestelauto's. Het is realistisch te verwachten dat de komende jaren het verschil in investeringskosten nog verder afneemt en/of heel klein wordt. Daar staat tegenover dat de gebruikskosten van nul-emissie voertuigen lager zijn, waardoor (eventuele) meerkosten van de investering zich in de afschrijvingsperiode (gebruikelijk 5-8 jaar) terug kunnen verdienen. Dit komt vooral door het lagere energieverbruik en de lagere onderhoudskosten. De mate waarin de hogere investeringskosten worden terugverdiend verschilt per ondernemer en het gebruik.

Het is voor het college ook duidelijk dat er voor ondernemers situaties zijn waarbij er geen gunstige berekening is te maken op basis van de lagere gebruikskosten voor nieuwe uitstootvrije voertuigen. Er is wel een ontwikkeling te zien van een groeiende tweedehands markt voor elektrische bestelauto's die de komende jaren doorzet. Zeker voor ondernemers die een beperkt aantal kilometers per jaar rijden of korte ritafstanden hebben, zou dit mogelijk een haalbare optie kunnen zijn. Om in Almere de overstap naar emissieloos vervoer haalbaar te maken geldt er een overgangsregeling en stelt het college het ontheffingenbeleid vast om ondernemers te ondersteunen.

Het stelsel aan ontheffingen is mede tot stand gekomen in overleg met het bedrijfsleven. Om er voor te zorgen dat deze transitie haalbaar is zijn er voor diverse situaties ontheffingen mogelijk. Zo is er een mogelijkheid voor een dagontheffing, voor een ontheffing bij een overbelast stroomnet (netcongestie) en is er een ontheffing wegens bedrijfseconomische omstandigheden mogelijk voor ondernemers die (aantoonbaar) financieel in de knel dreigen te komen door de overstap naar uitstootvrije voertuigen. Deze ontheffing heeft een landelijke werking, waardoor de ontheffing in alle nul-emissiezones in Nederland geldt. Verder blijft het in uitzonderlijke en schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid mogelijk een beroep te doen op de afwijkingsbevoegdheid van het college, ook wel de 'hardheidsclausule' genoemd.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2. *Een kleine ondernemer heeft niet de financiële mogelijkheden om elektrisch te rijden en te investeren in een nieuw voertuig. Het is onlogisch dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen gebruik van bestelvoertuigen door grote ondernemingen en kleine zelfstandigen.*

Reactie van het college

Het college vindt dat de invoering van de nul-emissiezone haalbaar moet zijn, zowel voor grote ondernemingen als voor kleinere ondernemers. Zoals in het eerste antwoord is beschreven, kunnen investeringen in uitstootvrije voertuigen op dit moment hoger liggen dan voor soortgelijke dieselbestelauto's, maar geldt tegelijkertijd dat in veel gevallen de gebruikskosten voor nieuwe uitstootvrije voertuigen voordeliger zijn. Dit blijkt onder andere uit de TCO-vergelijkingstool van de Topsector Logistiek, zie <https://topsectorlogistiek.nl/kennisbank/tco-vergelijkingstool-bestelautos>. Er zijn situaties waar dit niet het geval is, met name bij de kleinere ondernemers.

Er is echter een groeiende ontwikkeling te zien van de tweedehandsmarkt voor elektrische bestelauto's. Als het voor een (kleine) ondernemer bewezen onhaalbaar blijkt om een elektrische bestel- of vrachtauto aan te schaffen, dan kan deze ondernemer mogelijk gebruikmaken van de overgangsregeling die gelden tot 2030. Voor situaties waar de overgangsregeling ontoereikend is, stelt het college een ontheffingenbeleid vast. Er is onder andere een ontheffing door bedrijfseconomische omstandigheden mogelijk voor ondernemers die (aantoonbaar) financieel in de knel dreigen te komen door de overstap naar uitstootvrije voertuigen. Deze ontheffing heeft een landelijke werking waardoor de ontheffing in alle nul-emissiezones in Nederland geldt. Wij verwijzen naar de laatste alinea van het antwoord op de eerste samengevatte zienswijze (artikel 2.1.1) voor een toelichting over het ontheffingenstelsel. Bovendien is het door landelijke regelgeving niet toegestaan om op dit punt onderscheid te maken.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

3. *Inwoners en ondernemers worden min of meer gedwongen om hun voertuig weg te doen en een ander voertuig aan te schaffen met vele duizenden euro's kosten als gevolg.*

Reactie van het college

Het college erkent dat de invoering van de nul-emissiezone voor ondernemers met een bestel- of vrachtauto veel impact heeft. Ze moeten mogelijk hun voertuigen vervangen door een uitstootvrije variant of hun logistieke aanpak (in meer of mindere mate) aanpassen. De nul-emissiezone geldt niet voor eigenaren van personenauto's.

Het besluit om per 1-1-2028 een nul-emissiezone in te voeren is door het college 28 november 2023 genomen. In aanvulling daarop is er met de overgangsregelingen, de vrijstellingen, ontheffingen en de waarschuwingstermijn van een half jaar genoeg tijd voor ondernemers om bestaande voertuigen af te schrijven en (gefaseerd) over te gaan op uitstootvrije voertuigen.

De invoering van de nul-emissiezone levert een bijdrage aan het beperken van de CO₂-uitstoot van vracht- en bestelverkeer en aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in Almere door het verminderen en verschonen van het aantal logistieke kilometers in de stad. Hier hebben zowel inwoners als ondernemers baat bij.

Zoals in het vorige antwoord beschreven is de aanschaf van elektrische voertuigen inmiddels in veel gevallen haalbaar en leidt dat niet tot meerkosten.

4. In het geval dat het voor een ondernemer nog niet haalbaar is, stelt het college een ontheffingenbeleid vast. Wij verwijzen naar de laatste alinea van het antwoord op de eerste samengevatte zienswijze (artikel 2.1.1) voor een toelichting over het ontheffingenbeleid.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.2. Zienswijzen over toelevering van ondernemers en inwoners (samengevat)

5. *Leveranciers, transport- en klusbedrijven zouden de centra van Almere gaan mijden, wat leidt tot hogere kosten, minder flexibiliteit, langere levertijden. Een verstoring van de toeleveringsketens. Ze komen niet meer in de centra of berekenen hogere kosten.*

Reactie van het college

Het college is van mening dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van diensten aan ondernemers en inwoners niet onder druk (mogen) komen te staan. De zorgen over hogere kosten en minder beschikbaarheid van vakmensen en leveranciers zijn begrijpelijk.

Op korte termijn worden sommige ondernemers mogelijk gedwongen om eerder dan door henzelf werd verwacht te investeren in bedrijfswagens. Dat kan een reden zijn voor een tariefsverhoging. Daar staan lagere gebruikskosten van een elektrische bedrijfsauto tegenover. De overstap naar een uitstootvrije voertuig brengt voor ondernemers op dit moment misschien nog hogere investeringskosten met zich mee dan een dieselvariant en deze kosten moeten worden terugverdiend. Hoewel de aanschafprijs hoger is, hebben elektrische voertuigen lagere gebruikskosten (zoals brandstof en onderhoud).

Daarnaast begrijpt het college dat zelfstandige vakmensen met beperkte financiële middelen niet altijd direct kunnen investeren in een nieuw elektrisch voertuig. Dit kan hun werkzaamheden binnen de zone moeilijker maken. Voor ondernemers voor wie de investering niet haalbaar is, is er een overgangsregeling en zijn er vrijstellingen of ontheffingen mogelijk. Dit voorkomt dat zij per direct gedwongen worden om een uitstootvrije voertuig aan te schaffen en geeft ze tijd om op het juiste moment de overstap te maken.

In samenhang met de betaalbaarheid is een andere zorg van indieners de beschikbaarheid van dienstverlening, bijvoorbeeld omdat bepaalde type dienstverlening op dit moment nog niet uitstootvrij uitvoerbaar is vanwege de beperkingen van de batterij-techniek. In het ontheffingenbeleid heeft het college hierin voorzien. Als ondernemers een voertuig (eventueel in combinatie met een aanhanger) gebruiken dat uitstootvrij nog niet beschikbaar is, kan ontheffing worden verleend. Dit biedt met name ondernemers in de hovenierssector, bouw en ambachts- en vaklieden een oplossing om de investering in een elektrisch voertuig uit te stellen totdat de technische specificaties toereikend zijn voor hun bedrijfsvoering. De drempelwaarden die van toepassing zijn volgen de technische ontwikkelingen in de voertuigmarkt en worden 2-jaarlijks herzien en gepubliceerd op de website van het zero-emissieloket (Ontheffingen niet-uitstootvrije bestelauto tot 3500 kg | RDW).

Wat verder bijdraagt aan zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van elektrische bestelwagens, is de aanpassing van het Reglement rijbewijzen. Met dit voorstel van het Rijk

is het mogelijk om zwaardere voertuigen met een regulier rijbewijs B te besturen. Het gaat hierbij uitsluitend om duurzame voertuigen die op een andere manier dan met behulp van fossiele brandstoffen worden aangedreven, en dan vooral door een volledige elektrische aandrijving. Het voertuig mag in dat geval maximaal 4.250 kilogram wegen. De 750 kilogram extra gewicht dat deze elektrische voertuigen mogen wegen, kan worden gebruikt om meer batterijcapaciteit en/of laadvermogen toe te voegen aan de voertuigen. Daardoor verbetert de kwaliteit van het aanbod batterij-elektrische bestelvoertuigen in het zware (/grote) bestelwagensegment flink.

Het college ziet in de overgangsregeling, de vrijstellingen en het ontheffingenbeleid ruim voldoende mogelijkheden voor ondernemers om hun bedrijfsvoering voort te zetten, al dan niet in aangepaste vorm, zonder grote negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners en ondernemers. Het college lijkt het dan ook onwaarschijnlijk dat klusbedrijven, leveranciers of andere dienstverleners geen werkzaamheden meer in de zone kunnen uitvoeren.

Daarnaast wordt opgemerkt dat een brancheverenigingen als Techniek Nederland en Transport en Logistiek Nederland (TLN) al sinds 2020 haar leden informeren over de nul-emissiezone, onder meer met brochures, inspirerende voorbeelden en deelname aan onderzoeks-, pilot- en demonstratietrajecten.

Mogelijk passen ondernemers hun bedrijfsvoering aan op de nieuwe omstandigheden. Sommige ondernemers kiezen er wellicht voor om bepaalde diensten niet meer aan te bieden binnen de nul-emissiezone. Dit biedt nieuwe kansen voor andere ondernemers om juist wel te investeren in uitstootvrij vervoer om de markt in deze zone te bedienen.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.3. Het effect van de nul-emissiezone is klein in verhouding tot de lasten (samengevat)

6. *De luchtkwaliteit in de centra van Almere is niet slechter dan de gebieden daar omheen en liggen onder de geldende Europese normen*

Reactie van het college

Almere is een van de snelst groeiende steden in Nederland. Hiermee neemt de druk op ruimte en de leefomgeving door de benodigde stedelijke ontwikkelingen en mobiliteit toe. In Almere is de grootste bron van vuile emissies, het verkeer met een verbrandingsmotor. Deze emissies hebben niet alleen effect op het klimaat (CO₂-toename) maar ook op de lucht die inwoners direct inademen (gezondheidseffect) én als bijdrage aan de depositie van stikstof op de voor stikstof gevoelige natuurgebieden. De aanpak van de vermindering van de uitstoot afkomstig van verbrandingsmotoren heeft dus een integraal effect. De nul-emissiezone logistiek is een van de generieke maatregelen om de reductie van CO₂ te verkrijgen, maar het positief effect is groter. Almere draagt als top 10 gemeente, dus bij aan de generieke vermindering van CO₂, NO_x en fijnstof in Nederland. Daarnaast is deze maatregel onderdeel van een pakket aan maatregelen zoals uitstootvrij busvervoer, uitvoer Schone Luchtakkoord en Schoon en Emissieloos Bouwen om de stad te laten groeien, maar wel duurzaam en met oog op het blijvend verbeteren van de leefomgeving van de huidige inwoners én toekomstige bewoners. Het verdichten van de stad kan leiden tot verslechtering van luchtkwaliteit door de toename van hogere gebouwen (ontstaan van canyons

waar vieze lucht blijft hangen). Door de bron te verschonen (het stadslogistieke verkeer) wordt dit voorkomen.

Hiermee werkt Almere mee aan de benodigde vereiste generieke reductie die landelijk nodig is om bijvoorbeeld ervoor te zorgen dat in 2030 we voldoen aan de dan strengere EU-normen luchtkwaliteit (halvering t.o.v. de huidige normen).

De nul-emissiezone wordt bovendien ingevoerd in gebieden waar sprake is van hoge belasting, dus waar bewoners worden blootgesteld aan luchtkwaliteit die niet goed is. Uitstootvrije voertuigen stoten niet uit waardoor de uitstoot significant verminderd ten opzichte van op fossiele brandstof aangedreven voertuigen. Daarmee zorgt de invoering van de nul-emissiezone ervoor dat, juist in het gebied waar de luchtkwaliteit van belang is, de uitstoot bij het rijden zelf wordt verminderd.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.4. Zienswijzen over de omvang van de nul-emissiezone

2.4.1. Keuze voor zone in gebied centra Almere Stad, Almere Buiten en Almere Haven

7. *Waarom steeds maatregelen in hetzelfde gebied, namelijk de centra?*

Reactie van het college

De nul-emissiezone wordt eerst ingevoerd in gebieden waar sprake is van hoge belasting, dus waar bewoners worden blootgesteld aan luchtkwaliteit die niet goed is. Daar komt bij dat de nul-emissiezone een gunstig uitstralingseffect heeft. Schone voertuigen, zonder uitstoot aan de uitlaat, die binnen de nul-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 genoemde centra het geval is.

Naast de grote belasting op het gebied door uitstoot, zijn de centra van Almere Stad, Almere Buiten en Almere Haven gebieden met een grote ruimtelijke opgave waar veel nieuwe woningen worden gebouwd en de hoogste stedelijke dichtheden zijn. Met behulp van de invoering van de nul-emissiezone hopen we ook dat logistieke stromen vaker gebundeld gaan worden en verwachten we een gezondere, stillere en veiligere binnenstad te creëren.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

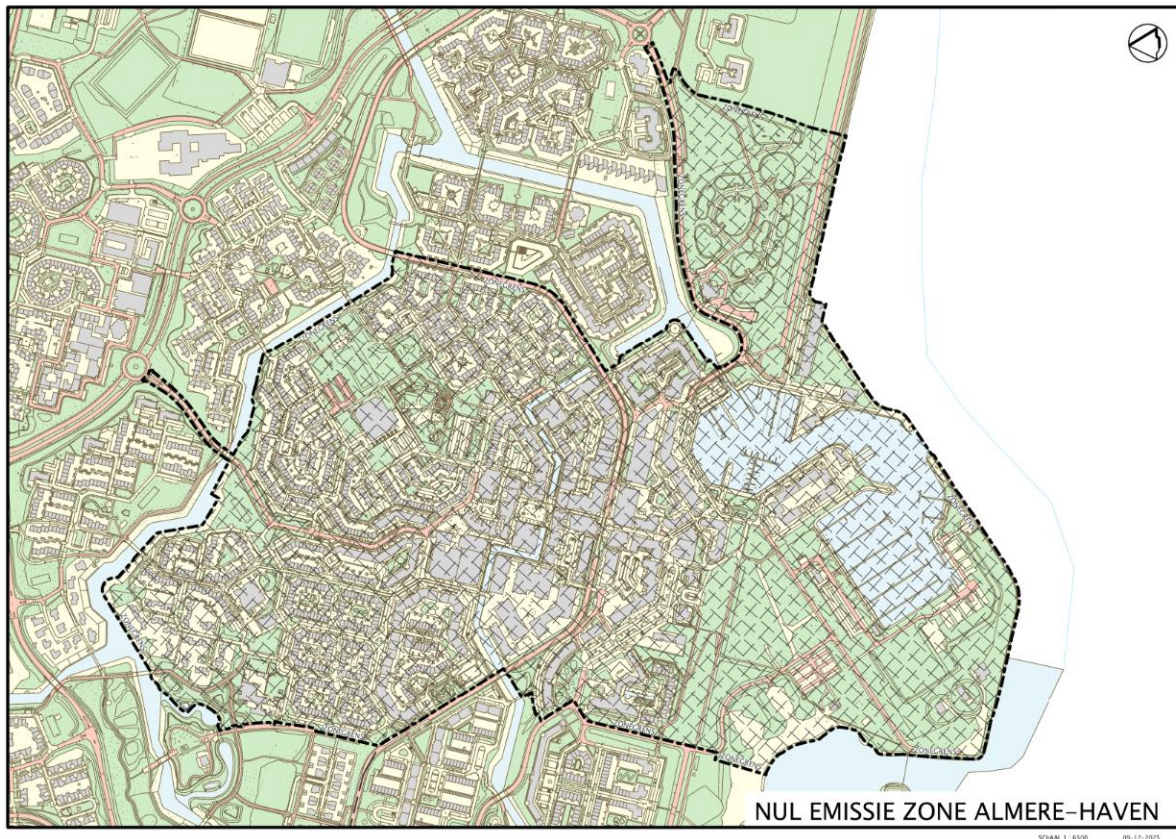
2.4.2. De omvang van de zone in Almere Haven

8. *Indiener constateert een verschil in de contour op de website almere.nl/zes en de contour weergegeven in het ontwerp-verkeersbesluit en verzoekt de contour zoals weergegeven op de website aan te houden.*

Reactie van het college

Het college dankt de indiener voor diens opmerkzaamheid. De contour zoals weergegeven op <https://almere.nl/zes> is gebruikt voor het effectonderzoek van Haskoning en is de juiste. Het college past daarom de contour zoals weergegeven in het ontwerp-verkeersbesluit aan.

Oud (zoals weergegeven in het ontwerp-verkeersbesluit):



Nieuw (als basis gebruikt bij het effectonderzoek):



Conclusie:

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de contour van de nul-emissiezone in Almere Haven.

2.5. Zienswijzen over specifieke gevolgen van de nul-emissiezone

2.5.1. Gevolgen voor kleine ondernemers (samengevat)

9. *Gezien mijn leeftijd zal ik niet lang meer doorwerken. De investering die ik moet doen in een elektrisch voertuig verdien ik daardoor niet meer terug.*

Reactie van het college

Het college verwijst naar hoofdstuk 2.1 voor de onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar moet zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en mogelijke ontheffingen beschreven. In het geval het voor een onderneming financieel niet mogelijk is om een uitstootvrij voertuig aan te schaffen, kan er mogelijk een beroep worden gedaan op een ontheffing door bedrijfseconomische omstandigheden.

In schrijvende gevallen waarin niet is voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, zoals een ondernemer die op korte termijn van plan is met pensioen te gaan of om andere redenen zijn bedrijfsactiviteiten op korte termijn zal beëindigen, kan een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

10. *Indieners ervaren dat kleine ondernemers onevenredig worden belast. Grote bedrijven kunnen de transitie naar elektrisch aan. Zij hebben genoeg financiële middelen. Kleine ondernemers niet. Ook is er zorg dat winkels gaan verplaatsen naar bedrijventerreinen buiten de nul-emissiezone.*

Reactie van het college

Het college verwijst naar paragraaf 2.1 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. De overgangsregelingen geven ook leveranciers en klanten nog de tijd en ruimte om na 2028 gefaseerd de overstap te maken naar uitstootvrije voertuigen. Voor leveranciers en klanten die incidenteel op de locatie moeten zijn bieden dagontheffingen een relatief makkelijke oplossing. Het college wil benadrukken dat bedrijven zich ook kunnen onderscheiden met uitstootvrije levering en bevoorradings. Almere is niet de enige stad in de omgeving met een nul-emissiezone (Zwolle, Amsterdam en Utrecht hebben die namelijk ook) en ten behoeve van het klimaat en luchtkwaliteit zal de transitie naar schone voertuigen de komende jaren steeds belangrijker worden.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

11. *Stapel van maatregelen. Dit is de zoveelste maatregel die ondernemers krijgen te verwerken. Hierdoor wordt het heel moeilijk om winst te maken. Dat komt boven op het herstel van de coronaperiode.*

Reactie van het college

In paragraaf 2.1. heeft het college toegelicht dat de invoering van de nul-emissiezone haalbaar is voor ondernemers. Het college heeft begrip voor de moeilijke situatie waarin met name kleine ondernemers kunnen zitten. Ze adviseert hen een kosteloos adviesgesprek met de logistiek adviseur. Die kan helpen met het in kaart brengen van de (on)mogelijkheden en waar nodig adviseren bij het aanvragen van de juiste ontheffing.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.5.2. Gevolgen voor specifieke groepen ondernemers/inwoners (samengevat)

12. *Marktondernemers zijn financieel niet in staat om de grote investeringen te doen in uitstootvrije voertuigen.*

Reactie van het college

Het college verwijst naar paragraaf 2.1 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Indien een ondernemer door de invoering van de nul-emissiezone in ernstige financiële problemen dreigt te komen, kan een beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden. Hierbij zal gekeken worden

naar de individuele situatie van de ondernemer. De gemeente is tevens in gesprek met marktondernemers en ondersteunt middels advies op maat waar nodig.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

13. *Voor inwoners die een bestelauto rijden als gevolg van medische redenen is de impact van de maatregelen groot. Ze hebben meestal geen goede alternatieven en zijn dus afhankelijk van hun bus.*

Reactie van het college

Rolstoel toegankelijke voertuigen die in het kentekenregister herkenbaar zijn met de code SH of op basis van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147, 149, als aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen-toegankelijk voertuig, zijn op basis van het RVV vrijgesteld tot 1 januari 2030.

Staat het voertuig niet met één van bovengenoemde codes geregistreerd dan verleent het college op aanvraag een ontheffing, als deze bedrijfs- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de berijder van het voertuig, van een gezinslid of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van ten minste 500 euro. Deze ontheffing is geldig tot 1 januari 2030.

Wanneer het voertuig uitsluitend particulier gebruikt wordt, kan ook beroep worden gedaan op een ontheffing voor uitsluitend particulier gebruik. Deze ontheffing is geldig tot 31 december 2029.

In schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (de hardheidsclausule).

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

14. *Ik kan straks met mijn (personen)auto niet meer bij mijn woning parkeren.*

Reactie van het college

Het college benadrukt graag dat de nul-emissiezone alleen wordt ingesteld voor bestel- en vrachtauto's (N1, N2 en N3) en niet voor personenauto's.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.5.3. Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners (samengevat)

15. *Voor ondernemers en bewoners binnen de zone ontstaat het risico dat andere ondernemers besluiten geen diensten niet meer aan te bieden aan klanten binnen de zone of dat de dienstverlening duurder wordt.*

Reactie van het college

Het college is van mening dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van diensten aan inwoners niet onder druk mogen komen te staan. De zorgen over hogere kosten

en minder beschikbaarheid van vakmensen zijn begrijpelijk.

Op korte termijn worden sommige ondernemers mogelijk gedwongen om eerder dan voorzien te investeren in bedrijfswagens. Daar staan lagere gebruikskosten van een elektrische bedrijfswagen tegenover. Per saldo kan het voor ondernemers reden zijn het tarief te verhogen.

De overstap naar een uitstootvrije voertuig brengt voor ondernemers op dit moment misschien nog hogere investeringskosten met zich mee dan een dieselvariant en deze kosten moeten worden terugverdiend. Hoewel de aanschafprijs hoger is, hebben elektrische voertuigen lagere gebruikskosten (zoals brandstof en onderhoud).

Daarnaast begrijpt het college dat zelfstandige vakmensen met beperkte financiële middelen niet altijd direct kunnen investeren in een nieuw elektrisch voertuig. Dit kan hun werkzaamheden binnen de nul-emissiezone moeilijker maken. Voor ondernemers voor wie de investering niet haalbaar is, is er een overgangsregeling en zijn er vrijstellingen of ontheffingen mogelijk. Dit voorkomt dat zij per direct gedwongen worden om een nul-emissievoertuig aan te schaffen en geeft ze tijd om de overstap passend moment te maken.

In samenhang met de betaalbaarheid is een andere zorg van indieners de beschikbaarheid van dienstverlening, bijvoorbeeld omdat bepaalde typen dienstverlening op dit moment nog niet uitstootvrij uitvoerbaar zijn vanwege de beperkingen in de batterijtechniek, zoals te weinig laadvermogen of trekkracht. In het ontheffingenbeleid heeft het college hierin voorzien. Als ondernemers een voertuig (eventueel in combinatie met een aanhanger) gebruiken dat nog niet uitstootvrij beschikbaar is, kan ontheffing worden verleend. Dit biedt met name ondernemers in de hovenierssector, de bouw en ambachts- en vaklieden een oplossing om de investering in een elektrisch voertuig uit te stellen totdat de technische specificaties toereikend zijn voor hun bedrijfsvoering. De drempelwaarden die van toepassing zijn volgen de technische ontwikkelingen in de voertuigmarkt en worden 2-jaarlijks herzien en gepubliceerd op de website van het ontheffingenloket voor de nul-emissiezones.

Wat verder bijdraagt aan zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van elektrische bestelwagens, is de aanpassing van het Reglement rijbewijzen. Met dit voorstel van het Rijk is het mogelijk om zwaardere voertuigen met een regulier rijbewijs B te besturen. Het gaat hierbij uitsluitend om duurzame voertuigen die op een andere manier worden aangedreven, en dan vooral door een elektrische aandrijving. Het voertuig mag maximaal 4.250 kilogram wegen. De 750 kilogram extra gewicht dat deze elektrische voertuigen mogen wegen, kan worden gebruikt om meer batterijcapaciteit en/of laadvermogen toe te voegen aan de voertuigen. Daardoor verbetert de kwaliteit van het aanbod batterij-elektrische bestelvoertuigen in het zware (/grote) bestelwagensegment flink (zie <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/vrijstelling-rijbewijs-c>).

Het college ziet in de overgangsregeling, de vrijstellingen en het ontheffingenbeleid ruim voldoende mogelijkheden voor ondernemers om hun bedrijfsvoering voort te zetten zonder grote negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners en ondernemers. Het college lijkt het dan ook onwaarschijnlijk dat aannemers, loodgieters, timmerlui of andere dienstverleners geen werkzaamheden meer in de nul-emissiezone kunnen uitvoeren.

Daarnaast wordt opgemerkt dat brancheverenigingen als Techniek Nederland en Transport en Logistiek Nederland (TLN) al sinds 2020 haar leden informeert over de nul-emissiezone, onder

meer met brochures, inspirerende voorbeelden en deelname aan onderzoeks-, pilot- en demonstratietrajecten.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.5.4. Oneerlijkheid (samengevat)

16. *Ondernemers worden onevenredig getroffen. Zij moeten investeren in elektrische voertuigen, terwijl hun bezoekers met hun personenauto gewoon de nul-emissiezone in mogen.*

Reactie van het college

Een nul-emissiezone invoeren voor andere type voertuigen dan bestel- en vrachtauto's (N1, N2 en N3) is (nog) niet toegestaan vanuit de landelijke regelgeving (RVV). De nul-emissiezone in Almere geldt dus voorlopig alleen voor bedrijfsmatig gebruikte bestel- en vrachtvoertuigen. De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissieloos te maken.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

17. *Ondernemers binnen de nul-emissiezone krijgen meer beperkingen dan ondernemers buiten de nul-emissiezone. Dat zorgt voor een ongelijk speelveld.*

Reactie van het college

Het college erkent dat ondernemers die niet binnen de nul-emissiezone werken, geen rekening hoeven te houden met de toegangsregels van de nul-emissiezone. In onder meer paragraaf 2.5.1 geeft het college onderbouwd aan waarom de invoering van de nul-emissiezone haalbaar is. Voor ondernemers voor wie het (nog) niet haalbaar is, zijn er overgangsregels en ontheffingen mogelijk.

Ondernemers die niet investeren in elektrische voertuigen beperken hun afzetmarkt. Ze kunnen hun dienstverlening niet aanbieden in de nul-emissiezone. In die zin is dat een concurrentienadeel.

De invoering van de nul-emissiezone levert een bijdrage aan het beperken van de CO₂-uitstoot van vracht- en bestelverkeer en aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in Almere door het verminderen en verschonen van het aantal logistieke kilometers in de stad. Hier hebben zowel inwoners als ondernemers baat bij.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.6. Zienswijzen over moment van invoering

2.6.1. Maatregel komt te vroeg

18. *De elektrificatie van voertuigen is een onvermijdelijk proces dat vanzelf doorloopt. Waarom worden ondernemers en inwoners nu al opgezadeld met extra kosten en beperkingen?*

Reactie van het college

Almere heeft een grote opgave op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat. Dat vraagt om directe actie. Het college kan niet wachten op langzame autonome vervanging van het wagenpark. De invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek past bij eerdere besluiten van de gemeente en bij de afspraken die de Nederlandse Staat heeft gemaakt ten aanzien van het verduurzamen van de mobiliteit en het versterken van de leefbaarheid in Nederland en in Almere. Daarbij gaat het onder meer om:

- Verdrag van Parijs (2015) inzake de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius.
- Klimaatwet en het Klimaatakkoord (28-6- 2019) inzake de CO₂-uitstoot in 2030 te beperken tot 49% ten opzichte van 1990 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990. Dit is in samenspraak met de bedrijfsleven tot stand gekomen.
- Op 11 november 2019 publicatie van de landelijke harmonisatie inzake milieuzones (Staatsblad 2019, 398), waarin tevens de mogelijkheid is opgenomen om per 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren.
- Besluit invoering ZE zone stadslogistiek door het college op 28 november 2023.

Voor ondernemers die de stap naar elektrificatie van hun voertuigen nog niet kunnen maken voorziet het ontheffingenbeleid in de mogelijkheid een ontheffing te verlenen.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

19. *Sinds het collegebesluit van 28 november 2023 is de maatregel met veel onzekerheid omgeven: het is politiek omstreden, er zijn signalen geweest over mogelijk uitstel vanuit het Rijk en er zijn door politieke partijen diverse pogingen gedaan om het besluit terug te draaien. Deze onduidelijkheid maakt het voor ondernemers lastig om tijdig en verantwoord grote investeringsbeslissingen te nemen.*

Reactie van het college

Het college erkent de landelijke onrust die er enige tijd is geweest omtrent de invoering van de nul-emissiezones en begrijpt dat dit voor ondernemers onzekerheden met zich heeft gebracht. Het college betreurt dat. De invoering van een nul-emissiezone is echter een lokaal besluit. De landelijke overheid gaat daar niet over. Het college zelf is altijd duidelijk geweest in zijn communicatie en heeft de nodige stappen gezet om uitvoering te geven aan het genoemde collegebesluit van november 2023 (zie ook paragraaf 1.2.3 hierboven).

Hiermee neemt het college de verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren aan het Klimaatakkoord. De gemeente heeft hierover actief gecommuniceerd met berichten en een projectwebsite (almere.nl/zes) waarop alle informatie over de plannen uitgebreid is gecommuniceerd.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.7. Zienswijzen over elektrisch rijden

2.7.1. Elektrische voertuigen zijn niet beschikbaar (samengevat).

20. Een aantal indieners stelt dat de benodigde elektrische voertuigen niet beschikbaar of te duur zijn. Bijvoorbeeld voor gekoeld transport.

Reactie van het college

Het college ziet in dat er niet voor elk voertuig, wel of niet in combinatie met een specifieke opbouw, een geschikt elektrisch alternatief is. Daarom is in het ontheffingenbeleid opgenomen dat het college op aanvraag ontheffing op kenteken verleent voor voertuigen waarvoor aantoonbaar nog geen vergelijkbaar uitstootvrije voertuig verkrijgbaar is. Dit wordt in dit geval beoordeeld aan de hand van voertuig- en bedrijfskenmerken zoals bijvoorbeeld trekkracht, as-lasten en hulpvermogens (PTO). In artikel 6 van het ontheffingenbeleid zijn de voorwaarden te vinden voor een ontheffing 'niet-uitstootvrije bestelauto' wanneer er nog geen geschikt voertuig beschikbaar is. Dit geldt ook voor de andere categorie voertuigen (segmenten op basis van gewichten). Daarnaast voorziet het ontheffingenbeleid in de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig. Ondernemers die maar zelden in de nul-emissiezone hoeven te zijn, kunnen geholpen zijn met een dagontheffing. Er kunnen maximaal 12 dagontheffingen per jaar per voertuig per gemeente worden aangevraagd.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.8. Zienswijzen over laden

2.8.1. Onvoldoende aanbod van laadinfrastructuur

21. Een aantal indieners stelt dat er onvoldoende (publieke) laadplekken zijn op de locatie waar zij die nodig hebben zoals bedrijventerreinen.

Reactie van het college

De afgelopen jaren is de gemeente erin geslaagd om het Almeerse laadnetwerk mee te laten groeien met de vraag en zelf te anticiperen op de toekomstige en toenemende laadbehoefte. Het is de ambitie om dit ook de komende jaren te blijven doen.

Er staan zodoende al meerdere laadpalen en snellaadpalen op verschillende bedrijventerreinen in Almere. Niet alle bedrijventerreinen beschikken over (voldoende) publieke parkeerplaatsen die ook nog technisch geschikt zijn om een laadpaal te plaatsen.

Het is altijd mogelijk een verzoek te doen tot het plaatsen van een laadpaal. Dit kan via [Laadwerk - Verzoek laadpaal indienen](#). Dit geldt ook voor personen die op bedrijventerreinen werken.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.

2.8.2. Problemen met netcongestie

22. Een aantal indieners stelt dat het niet mogelijk is om over te stappen naar elektrisch vervoer, omdat vanwege netcongestie geen laadinfrastructuur aangelegd kan worden.

Reactie van het college

Het is het college bekend dat het verkrijgen van aanvullend transportvermogen of het realiseren van (nieuwe of bestaande) verzwaarde aansluitingen voor laadinfrastructuur voor veel ondernemers moeilijk of onmogelijk is geworden sinds de afkondiging van de netcongestie in Almere en omgeving. Goede laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet zijn essentiële voorwaarden om de ambities van uitstootvrij vervoer te kunnen realiseren. Het college begrijpt de zorgen van de indieners en erkent dat netcongestie ook in Almere een uitdaging vormt voor de energietransitie. Echter, gelet op de zwaarwegende belangen die met de invoering van de nul- emissiezones worden gediend, kan naar het oordeel van het college niet gewacht worden totdat alle problemen met de netcongestie in Almere of in Nederland zijn opgelost. Daarom werkt de gemeente samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering en aanpak van netcongestie, waarbij technologische oplossingen, flexibele contracten en ondersteuning op maat worden geïntegreerd.

Uitgangspunt voor het college is dat deze overgang voor alle bedrijven, organisaties en verenigingen - groot en klein - mogelijk moet zijn. Hiervoor hebben ondernemers tijd nodig om te kunnen investeren. Daarom geldt er een (landelijk afgesproken) overgangsregeling tot 2030, waarbij nieuwere en schonere bestel- en vrachtauto's langer toegang hebben tot de nul-emissiezones. Daarnaast komen er gemeentelijke ontheffingsregels. Waaronder een ontheffing bij een overbelast stroomnet (netcongestie). Zie daarvoor artikel 9 van het ontheffingenbeleid.

In 2024 is het Actieplan Netcongestie Flevopolder opgesteld. In dit plan zijn 10 maatregelen opgenomen om de netcongestie aan te pakken. Het beperken van het laadvermogen van openbare laadpalen op piekmomenten is één van de maatregelen. Het gevolg hiervan is dat het langer kan duren om een elektrisch voertuig te laden. In het maximale geval kan het voorkomen dat laadpalen op piekmomenten volledig worden afgeschakeld.

Het is nog niet bekend welke gevolgen de beperkte netcapaciteit heeft op de toekomstige aanvragen voor laadpalen. Samen met Liander en Laadwerk wordt er gekeken naar oplossingen om ook in de toekomst openbare laadpalen te blijven plaatsen.

Het college merkt daarnaast op dat netcongestie niet de hele dag voorkomt, maar beperkt is tot specifieke momenten, vergelijkbaar met files op de snelweg. Nieuwe energiecontractvormen, zoals tijdsgebonden contracten bij grootverbruikers, spelen in op die flexibiliteit en worden sinds enkele maanden door netbeheerders aangeboden aan bedrijven op de wachtlijst. Hiermee kunnen bedrijven extra vermogen gebruiken tijdens daluren, wanneer het verbruik door andere partijen lager is, bijvoorbeeld 's nachts. Deze tijdsgebonden contracten zijn een gunstige ontwikkeling, omdat veruit de meeste elektrische voertuigen in de nacht tijdens de daluren op het elektriciteitsnet worden opgeladen.

In welke mate een ondernemer hinder ondervindt van netcongestie hangt af van variabelen zoals het aantal en type voertuigen dat de ondernemer heeft; het moment van vervanging van de voertuigen; de elektriciteitsbehoefte en het beschikbare gecontracteerde transportvermogen van de ondernemer; en de mogelijkheden van slimme laadoplossingen en tijdsgebonden flexibele contracten. Er zijn ook praktische handreikingen voor ondernemers om te bekijken welke

mogelijkheden er allemaal zijn. Zie ook: [Handreiking depotladen \(Agenda Laadinfrastructuur\)](#). Ondernemers kunnen ook een kosteloos adviesgesprek aanvragen met de logistiek adviseur van de gemeente Almere.

Daarnaast bezit het merendeel van de bedrijven in Almere slechts één of twee bestel- of vrachtvoertuigen. Het college verwacht dat het merendeel van deze bedrijven binnen de eigen aansluiting met behulp van slimme oplossingen hun elektrische voertuigen in de nacht kunnen opladen. Een zeer beperkt deel van de bedrijven bezit 20 of meer bestelvoertuigen of heeft één of meerdere vrachtauto's (N2 of N3). Deze groep bedrijven heeft een verhoogde kans om op eigen terrein te maken te krijgen met de gevolgen van netcongestie voor hun laadinfrastructuur, omdat zij mogelijk niet snel genoeg het benodigde transportvermogen kunnen krijgen. De gemeente ondersteunt deze bedrijven door niet alleen maatwerkadvies te verstrekken over slimme laadoplossingen, maar ook over de overgangsregeling, ontheffingen en financiering van voertuigen en laadvoorzieningen. Daarnaast faciliteert de gemeente Almere een mix aan publiek toegankelijke laders verspreid over de stad van reguliere laders tot snelladers, die voor iedereen toegankelijk zijn.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) heeft in 2025 een onderzoek uitgevoerd waarin data van het CAR (Centraal Aansluitingen Register) en VESDI (Vehicle Emission Shipment Data Interface) zijn gekoppeld. Hieruit blijkt dat de meeste logistieke bedrijven in Nederland beschikken over voldoende netcapaciteit om hun wagenpark te elektrificeren. Dit geldt vooral voor de kleine wagenparken. 75% van de bedrijven met een wagenpark heeft een kleinverbruikersaansluiting. Deze aansluitingen hoeven niet per se een beperkende factor te vormen voor elektrificatie. Veel kleinere wagenparken blijken binnen de bestaande aansluiting voldoende capaciteit te hebben om over te stappen op elektrische voertuigen of kunnen laden bij openbare AC laadpalen in Almere.

Het college vertrouwt erop dat met de hiervoor beschreven oplossingen de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel kunnen worden beperkt. Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar op korte termijn geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is hangt, zoals hiervoor is toegelicht, af van meerdere factoren en de beoordeling hiervan vergt maatwerk.

Conclusie:

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing.