



Gemeente
Rotterdam

Verkeersbesluit Zero-Emissiezone

Nota van beantwoording



Van:	Projectgroep Zero-emissiezone
Datum:	1 mei 2024
Cluster:	Stadsontwikkeling
Afdeling:	Mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Invoering nul-emissiezone Rotterdam per 1 januari 2025 samengevat	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 De zero-emissiezone Rotterdam in het kort	5
1.3 Milieu- en maatschappelijke effecten	6
1.4 Wettelijke overgangsregelingen en vrijstellingen	6
1.6 Tegemoetkoming ondernemers	7
1.7 Communicatie	7
1.8 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode	8
1.9 Ingediende zienswijzen	8
1.10 Samenvatting reactie zienswijzen en conclusie van het college	9
1.11 Definitief verkeersbesluit	10
1.12 Zorgvuldige invoering en monitoring	10
2. De gevoerde procedure	11
2.1. Het Ontwerp-verkeersbesluit	11
2.2. Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure	11
2.3 Nota van Beantwoording	12
3. Zienswijze met steun voor het instellen van de nul-emissiezone	13
Zienswijze 2	13
4. Zienswijzen over de contour van de nul-emissiezone.	14
Zienswijze 3	14
Zienswijzen 6.4 en 16.4	15
Zienswijze 10.1	15
Zienswijze 12	16
Zienswijze 13	17
Zienswijze 14	18
5. Zienswijzen over ambulante handel	20
Zienswijze 5.1	20
Zienswijze 5.5:	20
Zienswijze 5.8	20
Zienswijze 21:	20
6. Zienswijzen over financiële haalbaarheid	22
Zienswijze 4:	22
Zienswijze 8.2:	22
Zienswijze 15.3:	22
Zienswijze 17.2:	22



Zienswijze 19.3:	22
7. Zienswijzen over beschikbaarheid van emissieloze voertuigen	24
Zienswijze 1.9:	24
Zienswijze 5.2:	24
Zienswijze 8.1:	24
Zienswijze 10.2:	24
Zienswijze 15.1:	24
8. Zienswijzen over haalbaarheid laadinfra	26
Zienswijze 5.6:	26
Zienswijze 6.2 en 16.2:	26
Zienswijze 15.2:	26
Zienswijze 18.6:	26
9. Zienswijzen over wettelijke regels	29
Zienswijze 1.8:	29
Zienswijze 18.1:	29
Zienswijze 18.2:	29
Zienswijze 18.3:	29
Zienswijze 19.4:	29
10. Zienswijzen over landelijke vrijstelling Dierenambulancediensten	31
Zienswijze 11:	31
11. Zienswijzen over subsidie	32
Zienswijze 18.5:	32
12. Zienswijzen over inspraak ontheffingenbeleid	33
Zienswijze 18.4:	33
Zienswijze 19.2:	33
13. Zienswijzen over ontheffingen	35
Zienswijze 15.6:	35
Zienswijze 15.7:	35
Zienswijze 19.1:	35
14. Zienswijzen over ontheffing voor niet- opleggertrekkers	37
Zienswijze 6.1 en 16.1:	37
Zienswijze 7:	37
Zienswijze 20:	38
15. Zienswijzen over onderbouwing en extern onderzoek	40
Zienswijze 1.1:	40



Zienswijze 1.2:	40
Zienswijze 1.3:	40
Zienswijze 1.4:	40
Zienswijze 1.5:	40
16. Zienswijzen over zware elektrische bedrijfsauto's/vrachtauto en Rijbewijs B/C	43
Zienswijze 1.6:	43
Zienswijze 5.3:	43
17. Zienswijzen over slimme logistiek	45
Zienswijze 5.4:	45
Zienswijze 6.5 en 16.5:	45
18. Zienswijzen over overige vervuilers	46
Zienswijze 5.7:	46
Zienswijze 9:	46
Zienswijze 15.5:	46
Zienswijze 17.3:	46
19. Zienswijzen over belangenafweging	48
Zienswijze 17.1:	48
Zienswijze 18.7:	48
Zienswijze 19.5:	48
20. Zienswijzen over goed voorbeeld geven	50
Zienswijze 6.3 en 16.3:	50
21. Zienswijzen over monitoring	51
Zienswijze 1.7:	51
22. Zienswijze over procedure	52
Zienswijze 10.3:	52



1. Invoering nul-emissiezone Rotterdam per 1 januari 2025 samengevat

1.1 Aanleiding

In 2014 hebben verschillende bedrijven, overheden en kennisinstellingen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken. Vanaf dat moment wordt ook in Rotterdam vanuit het community platform Logistiek 010 intensief samengewerkt met diverse bedrijven en kennisinstellingen om de stadslogistiek in Rotterdam slimmer en schoner te maken.

In het nationale Klimaatakkoord van 28 juni 2019, waarin afspraken zijn gemaakt om in 2030 de uitstoot van broeikasgassen ten opzichte van 1990 met 49% te verminderen en in 2050 met 95%, is ingezet op een versnelling naar een uitstootvrije stadslogistiek per 1 januari 2025. Afgesproken is om in 30 tot 40 gemeenten, waaronder de gemeente Rotterdam, nul-emissiezones in te voeren als onderdeel van een breder pakket van maatregelen om de gestelde reductie van broeikasgassen te realiseren.

Op 16 juni 2019 heeft het college het Stappenplan Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) vastgesteld waarin beschreven staat hoe Rotterdam stapsgewijs wil komen tot uitstootvrije stadslogistiek. In het stappenplan ZES is ook aangegeven dat Rotterdam de nul-emissiezone per 1 januari 2025 wil invoeren. Op 1 december 2020 heeft het Stappenplan ZES geleid tot het Convenant ZES waarin de gemeente met de Rotterdamse bedrijven en vertegenwoordigers uit de logistieke sector de gezamenlijke opgave naar een efficiënte en uitstootvrije stadslogistiek in Rotterdam onderschrijft. Daarnaast zijn er ook afspraken gemaakt over de omvang van de Rotterdamse nul-emissiezone.

Op 9 februari 2021 heeft het college samen met andere gemeenten en verschillende branche- en koepelorganisaties de nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) ondertekend. Hierin hebben partijen afgesproken om de toegangsregels voor de nul-emissiezones te harmoniseren en ontheffingen op een zo uniforme wijze en indien mogelijk via een Centraal Loket te organiseren.

1.2 De zero-emissiezone Rotterdam in het kort

Het invoeren van een nul-emissiezone betekent dat er een geografische, zonale geslotenverklaring voor alle bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van uitstootvrije voertuigen, wordt ingesteld. Het gaat om bedrijfs- en vrachtauto's, bij de Rijksdienst voor Wegverkeer bekend onder de voertuigcategorieën N1, N2 en N3.

De nul-emissiezone bevat een ruimtelijk begrensd gebied binnen de ring van Rotterdam. Het hoofdwegennetwerk om Rotterdam en bedrijventerreinen met een (potentiële) logistieke functie langs de Ring van Rotterdam vallen buiten de zone. De geografische omvang ten opzichte van de huidige milieuzone voor vrachtauto's is vergroot doordat ook het stedelijke gebied op Zuid binnen de Ring onderdeel gaat uitmaken van de zone. Ten opzichte van de huidige milieuzone kent de nul-emissiezone ook een strenger



toegangsregime, omdat het om een uitstootvrije zone gaat en deze naast vrachtauto's ook voor bedrijfsauto's gaat gelden.

1.3 Milieu- en maatschappelijke effecten

In het "Coalitieakkoord 2022 – 2026 Eén Stad" heeft het college aangegeven verbetering van luchtkwaliteit in de stad na te streven door de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen te verminderen.

Om de in het coalitieakkoord vastgelegde CO₂-uitstootreductie van 55% in 2030 te halen, moet Rotterdam maatregelen nemen, met name in het stedelijk gebied. De kern van het instellen van een nul-emissiezone is dat er een meer dan evenredige verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd en dat met dit besluit een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de collegedoelstellingen.

Uit de rapportage van DCMR Milieudienst Rijnmond, 'Onderzoek effect ZE-zone', augustus 2023 blijkt dat door het invoeren van de nul-emissiezone een grote verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat te verwachten is binnen de zone.

Daarnaast volgt uit de rapportage van Buck Consultants International (BCI), augustus 2023 ook dat er ook zeer positieve uitstralingseffecten (verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat) buiten de nul-emissiezone te verwachten zijn, als gevolg van het invoeren van de nul-emissiezone. Daarnaast blijkt uit hetzelfde rapport dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de nul-emissiezone.

1.4 Wettelijke overgangsregelingen en vrijstellingen

De afspraken uit de UAS heeft tot een geharmoniseerd systeem van toegangsregels geresulteerd in het Tijdelijk besluit nul-emissiezones waarin eenduidige wettelijke regels voor heel Nederland voor de nul-emissiezones voor bedrijfsauto's en vrachtauto's zijn opgenomen. Om een zo soepel mogelijke overgang en een geleidelijk en zorgvuldig proces na te streven, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een uitstootvrije bedrijfs- en vrachtauto is er een overgangsregeling vastgesteld:

Overgangsregeling vrachtauto's

- Opleggertrekkers van emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.
- Alle overige vrachtauto's van emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in rijden.

Overgangsregeling bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 toegang tot de nul-emissiezones.
- Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben tot en met 31 december 2027 toegang tot de nul-emissiezones.

Daarnaast worden bepaalde soorten bedrijfs- en vrachtauto's van de geslotenverklaring van de nul-emissiezone wettelijk vrijgesteld.



1.5 Ontheffingenbeleid

In de UAS is ook afgesproken dat gemeenten en het ministerie van I&W samenwerken aan een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem via een Centraal Loket. Het Centraal Loket en het uniforme ontheffingenbeleid moet een lappendeken aan regels voorkomen en voorziet in de behoefte bij bedrijfsleven en gemeenten om eenduidig, transparant en klantvriendelijk ontheffingen aan te kunnen vragen. Ook de Raad van State heeft in haar advies op het Tijdelijke besluit nul-emissiezones hierop aangedrongen. Een ondernemer hoeft zodoende maar bij één loket een aanvraag in te dienen. Het ontheffingenbeleid dat tegelijk met het definitieve verkeersbesluit wordt vastgesteld omvat in ieder geval de volgende ontheffingen:

- Ontheffing vanwege lange levertijd uitstootvrij voertuig;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen die jonger zijn dan 13 jaar: kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing Plug-in hybride vrachtauto;
- Ontheffing vanwege het niet beschikbaar zijn van een uitstootvrij vervangend voertuig;
- Ontheffing bedrijfs- en vrachtwagens van particulieren;
- Ontheffing voertuigen van gehandicapten die zijn aangepast voor minimaal 500,- euro;
- 12 Dagontheffingen maximaal 12 keer per kalenderjaar per gemeente;
- Ontheffing bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- Afwijkingsbevoegdheid (hardheidsclausule).

Bij verlening gelden de eerste zes genoemde ontheffingen voor alle nul-emissiezone van de deelnemende gemeenten. Bij verlening gelden de laatste drie ontheffingen alleen voor de nul-emissiezone waar ze voor worden aangevraagd.

1.6 Tegemoetkoming ondernemers

Ondernemers kunnen een gratis adviesgesprek op maat of laadscan bij de gemeente Rotterdam aanvragen. Daarbij heeft de gemeente Rotterdam in de afgelopen jaren ondernemers ondersteund bij het opzetten van vernieuwende logistieke concepten met de subsidieregeling LabZES. Vanuit de Rijksoverheid zijn de subsidies SEBA en AanZet beschikbaar om ondernemers financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. Daarnaast heeft het Rijk een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. Met deze regelingen is de verwachting dat er voldoende mogelijkheden zijn voor bedrijven om de overstap te maken naar uitstootvrije bedrijfs- en vrachtauto's.

1.7 Communicatie

Sinds 2020 zijn partijen die te maken gaan krijgen met de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's, zoals voertuigeigenaren, via verschillende kanalen geïnformeerd.

Sinds 2020 is vanuit de gemeente Rotterdam in samenwerking met convenantpartijen een breed communicatietraject in uitvoering, waarin het voornemen van de nul-emissiezone is aangekondigd. Ondernemers zijn op allerlei manieren op de hoogte gebracht, zoals via brieven, de gemeentelijke website, logistiek010 website, (social-)mediacampagnes, billboards op straat, webinars, Plug In 010 evenementen, presentaties op verschillende



(branche)bijeenkomsten en ondernemersevenementen, het voeren van adviesgesprekken in groothandels en bouwmarkten, maar ook persoonlijke gratis adviesgesprekken bij de ondernemer thuis of op de zaak;

Daarnaast wordt ook vanuit de Rijksoverheid een nationale communicatiecampagne uitgevoerd om ondernemers te informeren over de invoering van de nul-emissiezones in meerdere Nederlandse steden, zoals het versturen van informatiebrieven naar bedrijfs- en vrachtauto eigenaren in heel Nederland.

1.8 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode

Op 12 september 2023 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit vastgesteld voor ter inzagelegging in het kader van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht. Het verkeersbesluit legt de grondslag voor het instellen van de nul-emissiezone op 1 januari 2025. Het te nemen besluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 18 september 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nr. 399579. Van 18 september 2023 tot en met 29 oktober 2023 konden bewoners, ondernemers en anderen via het indienen van een zienswijze hun mening geven over het besluit van het college om vanaf 1 januari 2025 een nul-emissiezone in te voeren.

1.9 Ingediende zienswijzen

Er zijn 21 zienswijzen ingediend. Het college waardeert de mening van de indieners over de voorgenomen maatregel en kan op deze manier deze specifieke belangen overwegen en in de besluitvorming betrekken. Daardoor kan tot een zorgvuldig overwogen en draagkrachtig gemotiveerd besluit gekomen worden.

Alle 21 zienswijzen zijn tijdig ingediend en de indieners zijn belanghebbend bij dit besluit. De ingediende zienswijzen zijn daarmee allemaal ontvankelijk.

De zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Een aantal indieners zijn positief gestemd over de maatregel, maar de meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregel.

Kort samengevat gaan de zienswijzen over de begrenzing van de contour, de haalbaarheid van de nul-emissiezone als het gaat om financiële gevolgen voor de indiener, de beschikbaarheid van uitstootvrije voertuigen en de beschikbaarheid van laadinfra mede ook in verband met netcongestie. Daarnaast gaan de zienswijzen ook over de wettelijke bepalingen, de landelijke vrijstellingen, de beschikbaarheid van subsidies en het ontheffingenbeleid, waaronder een ontheffing voor niet-opleggertrekkers die aanvullend is op de wettelijk vastgelegde overgangsregeling. Ook zijn zienswijzen ingediend die toezien op de onderbouwing, proportionaliteit en belangenafweging van de maatregel, over het wel of niet kunnen inzetten van slimme logistiek en wat de gemeente onderneemt tegen overige vervuilers. Tenslotte zijn er zienswijzen die gaan over de voorbeeldrol van de gemeente, bijvoorbeeld ten aanzien van het eigen wagenpark, de monitoring van de maatregel en de gevoerde procedure.



1.10 Samenvatting reactie zienswijzen en conclusie van het college

Bovenstaande opsomming op hoofdlijnen bevat de onderwerpen die door de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen.

Samenvattend hebben de ingediende zienswijzen het college doen besluiten om het verkeersbesluit op een aantal onderdelen aan te passen ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit. Deze wijzigingen zien allereerst toe op de contour van de nul-emissiezone waarbij:

- de contourgrens van de nul-emissiezone van de Burgemeester Oudlaan naar de Kralingse Zoom wordt verlegd, waarmee het gehele complex van de Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam binnen de contour van de nul-emissiezone komt te liggen.
- de contourgrens bij de bedrijventerrein Koperslagerstraat-Bankwerkerstraat-Klinkerstraat en het bedrijventerrein ten noorden van de Kuip tussen de Olympiaweg en de Stadionweg tijdelijk verlegd wordt zodat deze bedrijventerreinen buiten de zone komen te liggen totdat er in de zin van de Omgevingswet een nieuwe functie aan deze locaties is toebedeeld.
- de Charloisse Lagedijk (tussen Zuiderparkweg en Groene Kruisweg) buiten de zone gehouden wordt en de nieuwe contourgrens van de zone komt te liggen bij de aansluiting van de Charloisse Lagedijk op de Krabbendijksestraat.

Het college heeft daarnaast de zienswijzen *voor* en *tegen* de aanvullende Rotterdamse ontheffing voor niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 zoals opgenomen in het ontwerpverkeersbesluit afgewogen en heeft daarbij ook de overeenstemming tussen de UAS-partijen op landelijk niveau betrokken. Het college heeft besloten om zich aan de landelijke lijn te conformeren en neemt daarom in het definitieve verkeersbesluit op dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 tot 1 januari 2028 automatisch toegang krijgen tot de nul-emissiezone via een algemene ontheffing.

Het college heeft tenslotte vastgesteld dat de warenmarkten in Rotterdam een belangrijke economische en sociale functie voor de stad, haar bezoekers en de winkel- en horecagebieden hebben. Het college heeft er daarom voor gekozen om met de marktondernemers in gesprek te gaan om gezamenlijk een realistisch groeipad te ontwikkelen waardoor ook marktondernemers kunnen voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone. Tot die tijd krijgen marktondernemers die beschikken over een marktvergunning, op de dagen dat hen is toegestaan op een warenmarkt een standplaats te bezetten, via een melding toegang tot de nul-emissiezone.

Naast bovengenoemde aanpassingen zijn er geen argumenten of inzichten ingediend die het college aanleiding geven om andere inhoudelijke wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen.



1.11 Definitief verkeersbesluit

Het college is ervan overtuigd dat het instellen van een nul-emissiezone een meer dan evenredige verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd. Deze belangen laat het college zwaarder wegen dan de andere mogelijke nadelige (economische) gevolgen die individuen of bedrijven door het verkeersbesluit kunnen ondervinden. Daarnaast zorgen de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingsmogelijkheden en subsidies ervoor dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden. Alles overziend is het college daarom van mening dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Het college neemt dan ook het definitieve besluit om de nul-emissiezone per 1 januari 2025 in te voeren.

1.12 Zorgvuldige invoering en monitoring

Het college begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie zeker in het begin voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zal het college veel zorg besteden aan een soepele invoering. In het laatste kwartaal van 2024 zullen informatiebrieven worden gestuurd aan eigenaren van voertuigen die de zone inrijden om hen te informeren over de nul-emissiezone. Ook worden dynamische borden met kentekenchecker geplaatst die aangeven dat een bepaald kenteken wel of niet de zone in mag rijden na 1 januari 2025. Daarnaast zullen in de eerste maanden van 2025 waarschuwingen gestuurd worden opdat de eigenaren van bedrijfs- en vrachtauto's kunnen wennen aan de nieuwe toegangseisen. Ook zal er duidelijke bebording met heldere voor aankondigingen geplaatst worden, voor duidelijkheid omtrent de zone en om fuikvorming te voorkomen. Naar verwachting zal op termijn het huidige verkeersbord in het RVV 1990 voor het instellen van een nul-emissiezone vervangen worden door een nieuw verkeersbord. Het college zal dan een wijzigingsbesluit moeten nemen. Deze wijziging is louter een technische wijziging van de nul-emissiezone waar geen andere rechtsgevolgen uit voortvloeien.

Op de verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd door 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.

De invoering van de nul-emissiezone is onderdeel van het samenhangende actieprogramma slimme en schone stadslogistiek van de gemeente Rotterdam, dat opgenomen is in het vastgestelde Convenant ZES). Dit programma kent een looptijd tot ten minste 2030. Elk jaar wordt de voortgang van alle acties gerapporteerd aan de Rotterdamse convenantspartijen en de gemeenteraad. Daarnaast wordt de toename van uitstootvrije voertuigen, in relatie tot fossiel aangedreven voertuigen met verschillende emissieklassen, jaarlijks gemonitord. In het kader van het Stappenplan ZES wordt ook elk jaar over de voortgang van acties van convenantspartijen gerapporteerd.



2. De gevoerde procedure

2.1. Het Ontwerp-verkeersbesluit

Op 12 september 2023 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit genomen om de nul-emissiezone op 1 januari 2025 in te stellen. Het betreft een geslotenverklaring voor bedrijfsauto's en vrachtauto's, uitgezonderd uitstootvrije voertuigen, in te stellen met nul-emissie borden zoals opgenomen in het RVV. Het besluit is zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd.

2.2. Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure

Bij de besluitvorming over het instellen van een nul-emissiezone in Rotterdam per 1 januari 2025 volgt het college de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp-verkeersbesluit is tezamen met de beschrijving van de toegangspunten, de Zero Emissiezone Contourenkaart, het rapport 'Onderzoek effect ZE-zone' en de 'Effectstudie Zero Emissiezone bestel- en vrachtauto's Rotterdam' op 18 september 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nummer 399579. Het ontwerp-verkeersbesluit en de bijlagen hebben vanaf 18 september 2023 tot en met 29 oktober 2023 op de volgende wijzen ter inzage gelegen:

- Digitaal via www.officielebekendmakingen.nl waar het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen was in te zien.
- Digitaal via Externe link: www.rotterdam.nl/zero-emissie-stadslogistiek. Hierin was naast een link naar het Gemeenteblad ook overige relevante informatie over het ontwerp-verkeersbesluit, overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingen, subsidiemogelijkheden en persoonlijk advies op maat te vinden.
- Fysiek bij het Concern Informatiecentrum gemeente Rotterdam. Op afspraak kon hier het ontwerp-verkeersbesluit en bijlagen ingezien worden.

Van 18 september 2023 tot en met 29 oktober 2023 was het voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden mogelijk om via het indienen van een zienswijze hun mening te geven over het besluit van de gemeente om vanaf 1 januari 2025 een nul-emissiezone in te voeren. Dit kon naar keuze digitaal via een webformulier, schriftelijk of mondeling op de in het ontwerp-verkeersbesluit omschreven wijze.

Daarnaast zijn er tijdens de zienswijzenperiode door de gemeente op 26 september 2023 en 4 oktober 2023 twee webinars georganiseerd waarin informatie is gegeven over het instellen van de nul-emissiezone in Rotterdam, o.a. is uitleg gegeven hoe een zienswijze kon worden ingediend en belangstellenden zijn in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen.



2.3 Nota van Beantwoording

Het college heeft 21 zienswijzen ontvangen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en de indieners zijn belanghebbend bij het ontwerp-verkeersbesluit. De ingediende zienswijzen zijn daarom allemaal ontvankelijk. De zienswijzen zijn stuk voor stuk aandachtig gelezen. Een deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. De meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregel.

In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en een toelichting bij zijn overwegingen. Wanneer een zienswijze gevolgen heeft voor het definitieve verkeersbesluit, wordt dit daarbij aangegeven.

De Nota van Beantwoording wordt tegelijkertijd met het definitieve verkeersbesluit bekend gemaakt via publicatie in het gemeenteblad en via de website www.officielebekendmaking.nl. Daarnaast zullen de stukken ook terug te vinden zijn op de externe link: www.rotterdam.nl/zero-emissie-stadslogistiek.

Alle indieners ontvangen een persoonlijk bericht. In dit bericht staat aangegeven waar in de Nota van Beantwoording de reactie op de ingediende zienswijze te vinden is. Sommige indieners hebben over verschillende onderwerpen een zienswijze ingediend. In dat geval staan in het bericht verschillende verwijzingen.

In de Nota van Beantwoording is een inhoudsopgave opgenomen. Op die manier is op te zoeken waar de verschillende reacties van het college te vinden zijn.



3. Zienswijze met steun voor het instellen van de nul-emissiezone

Zienswijze 2:

Indiener vindt de invoering van de zero-emissiezone een goed idee. Het is een goede motivatie om verdere duurzame stappen te zetten en het stinkt minder in de stad."

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor de positieve zienswijze en is ook van mening dat met het instellen van een nul-emissiezone een meer dan evenredige verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd.

Het college neemt zienswijze 2 voor kennisgeving aan.



4. Zienswijzen over de contour van de nul-emissiezone.

Zienswijze 3:

Indiener laat weten dat er op dit moment zich nog een bedrijventerrein in het gebied Koperslagerstraat-Bankwerkerstraat-Klinkerstraat en de Olympiaweg bevindt. Bij het bekend maken van de ZE- zone was er nog sprake van dat deze panden gesloopt zouden worden door de ontwikkelingen rond een nieuw stadion. Om 2 redenen vindt indiener het niet eerlijk als deze gebieden binnen de ZE-zone vallen.

1. Naar verwachting zal er in de komende 3 jaar nog niet gesloopt gaan worden. Tot die tijd zijn er logistieke stromen naar deze bedrijfsruimten. Aanlevering is van buiten de stad. Als deze bedrijfsruimten binnen de ZE zone vallen, kunnen ze feitelijk niet meer worden bevoorrad. Dat is moeilijk omdat het ook samenvalt met punt 2:

2. Indiener heeft verschillende pogingen ondernomen om samen met de gemeente een stuk grond te ontwikkelen naar een nieuwe bedrijfsruimte (voor verzoeker en ook voor een aantal burens). Vanwege een groot tekort aan mensen op de afdeling stadsontwikkeling, is het niet mogelijk gebleken om een bedrijfsruimte te realiseren binnen de komende 2 jaar. Daardoor is er feitelijk ook geen alternatief voorhanden.

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. In het verkeersbesluit zijn de uitgangspunten weergegeven die zijn gehanteerd bij het bepalen van de omvang en contour van de nul-emissiezone. Daarbij is er onder andere voor gekozen om bedrijventerreinen met een (potentiële) logistieke functie zo dichtbij mogelijk langs de binnenkant van de Ring van Rotterdam buiten de zone te laten vallen zodat er kansen ontstaan om bestaande en nieuwe logistieke hubs en optimale bundeling van uitstootvrije transporten naar de nul-emissiezone te kunnen realiseren. Het college stelt vast dat de gebiedsontwikkeling rondom Feyenoord City een andere wending heeft genomen waardoor de desbetreffende bedrijventerreinen langer op deze locatie worden gehandhaafd. Daarnaast is in de zienswijze voldoende onderbouwd dat het bedrijventerrein binnen het gebied Koperslagerstraat-Bankwerkerstraat-Klinkerstraat en het bedrijventerrein ten noorden van de Kuip tussen de Olympiaweg en de Stadionweg aan het criterium voor logistieke hubs kan voldoen. Zolang er op deze locatie nog geen andere ontwikkelingen plaatsvinden betreft het hier een tijdelijke potentiële hublocatie. Het college hecht er waarde aan om logistieke hubs te stimuleren. Door de contour nu tijdelijk aan te passen zodat de bedrijfsterreinen buiten de nul-emissiezone komen te liggen is er meer tijd om een nieuwe locatie te vinden en logistieke concepten verder uit te werken. Tot die tijd kunnen indiener en de bedrijven op deze terreinen een rol blijven spelen in de ontwikkeling van logistieke hubs.

Het college verklaart zienswijze 3 gegrond en past de contour van de nul-emissiezone in het verkeersbesluit bij beide locaties tijdelijk aan totdat er op grond van de Omgevingswet een nieuwe functie aan deze locaties is toebedeeld.



Zienswijzen 6.4 en 16.4:

Indieners vragen duidelijk te zijn over wat de contouren van de toekomstige zero-emissie zone zijn en daarbij te zorgen voor een adequate handhaving.

Zorg er als gemeente voor dat er in de contouren rekening wordt gehouden met de bestaande 'strategische' bedrijventerreinen. Hierin dienen logische keuzes gemaakt te worden. Logistiek vastgoed, vaak te vinden op de bedrijventerreinen, is belangrijk voor het laten slagen van de ZE-opgave. Deze locaties vormen bijvoorbeeld de plekken voor op- en overslag, maken efficiëntie in de keten mogelijk en zijn daarmee cruciaal voor de logistieke ondernemers”.

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor deze zienswijzen en neemt zienswijze 6.4 en 16.4 voor kennisgeving aan.

Zienswijze 10.1:

Indiener geeft aan dat zij op 15 juni 2023 een gesprek heeft gevoerd met de gemeente waarin is verzocht om de vestiging van indiener aan de Molenvliet 4 te Rotterdam buiten de ZE-zone te brengen door een aanpassing van de conceptzone. De verzochte aanpassing is om de locatie bereikbaar te houden door middel van een of twee aangegeven corridor(s). Ter toelichting wordt vermeld dat indiener graag van beide corridors gebruik wil maken om de verkeersbelasting te verdelen, maar één corridor is voor verzoeker ook bespreekbaar. Indiener is sinds de jaren '70 gevestigd aan de Molenvliet in Rotterdam. Deze locatie heeft een belangrijke regiofunctie voor de inzameling en op- en overslag van afval en er werken circa 25 medewerkers. Dagelijks komt een groot aantal voertuigen uit zowel Rotterdam als de omliggende gemeenten op de locatie afval storten; dat gebeurt zowel door indiener zelf als door derden. Gemiddeld wordt jaarlijks 180 kiloton afval ontvangen. Daarvan haalt indiener ongeveer 3 kiloton afkomstig van ziekenhuizen, verenigingen, musea en andere sociaal maatschappelijke partijen in de ZE-zone op. Dit is 10% van onze inzameling afkomstig uit de ZE-zone. Al het afval wordt uiteindelijk afgevoerd naar verwerkingslocaties buiten Rotterdam. Kortom, de locatie vervult een belangrijke regiofunctie. Andere inzamelaars kunnen op relatief korte afstand het door hun ingezamelde afval kwijt. Dit zorgt voor een efficiënte planning van deze bedrijven én een lage CO₂-uitstoot wat past in het overheidsbeleid om CO₂-emissies te verminderen. Door de site binnen de zone te laten, zal de locatie minder gemakkelijk toegankelijk zijn voor derden hetgeen minder duurzaam is. Op 15 juni 2023 is geopperd dat de activiteiten verplaatst zouden kunnen worden naar een locatie buiten de zone. Er is echter geen geschikte, alternatieve locatie beschikbaar. De ervaring heeft ons geleerd dat verplaatsing van dit soort activiteiten, zelfs als er een theoretisch geschikte locatie is gevonden, een zeer langdurig traject vergt. Doorgaans willen omwonenden dit soort bedrijfsactiviteiten niet in hun nabijheid (NIMBY), waardoor zij de komst van afvalbedrijven proberen tegen te houden. Een andere optie die is aangekaart, is het samenvoegen van afval via een buiten de ZE-zone gelegen hub. Bij logistieke hubs worden bijvoorbeeld pakketjes buiten een milieuzone verzameld, waarna ze door één voertuig binnen de zone op verschillende adressen worden afgeleverd. Dit voertuig kan dan ook nog retourstromen vanuit de zone mee terug nemen naar de logistieke hub buiten de zone. Bij afvalinzameling moet een voertuig juist leeg naar de inzamellocaties gaan, en komt het voertuig vol terug. Bovendien is het alleen toegestaan om afval in de voertuigen te vervoeren en is retourlogistiek met andere producten niet mogelijk.



Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Indiener is convenant partner in het Convenant ZES. De contour is begin 2021 besproken en was in zijn totale vorm en grootte bekend en afgestemd met de partners in april 2021. Op 7 april 2021 zijn alle convenantpartners per mail geïnformeerd over de concept grenzen van de nul-emissiezone en hebben zij de mogelijkheid gehad hierop te reageren. De reacties hebben niet tot aanpassing van de concept grenzen van de nul-emissiezone geleid. Vanaf juni 2021 is de concept contour op www.rotterdam.nl/ZES, www.logistiek010.nl en www.opwegnaarzes.nl te raadplegen geweest en is de afspraak gemaakt om eventuele wijzigingen te verzamelen en deze in één keer aan de convenantpartners voor te leggen voordat de verkeersbesluitprocedure gestart zou worden. Op 6 juni 2023 is de aangepaste versie concept-contour gedeeld met alle convenantpartners.

De vestiging van indiener ligt diep in de zone met veel woningen eromheen. Hiermee voldoet het niet aan de criteria van een bedrijventerrein met een (potentiële) logistieke functie langs de Ring van Rotterdam. Om de locatie buiten de zone te plaatsen stelt indiener twee mogelijke corridors voor. De ligging van de vestiging van indiener diep in de zone maakt dat er sprake is van lange corridors. Het college stelt vast dat dit vraagt om een grote aanpassing van de contour. Aan het overgrote deel van deze corridors zijn direct woningen gelegen. Dat heeft nadelige gevolgen voor de bewoners op het gebied van luchtkwaliteit. Ook is er geen sprake van een tijdelijke situatie aangezien er voorsnog geen gebiedsontwikkeling op deze locatie gepland is en indiener aangeeft geen vooruitzicht te hebben op een andere locatie buiten de zone. Daarnaast is een corridor vanaf de Ring van Rotterdam naar de locatie van indiener volgens het college op voorhand niet noodzakelijk om de bedrijfsvoering binnen de nul-emissiezone door te zetten. De versnelling van de verschoning van het wagenpark geldt voor indiener net zo goed als voor andere bedrijven. Voor hun klanten geldt dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor de verschoning van hun eigen wagenpark. Daarnaast kunnen indiener en hun klanten net als in de rest van zone geldt, gebruik maken van de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, ontheffingsmogelijkheden en subsidies. Dat maakt naar het oordeel van het college dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen.

Het college verklaart zienswijze 10.1 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.

Zienswijze 12:

Indiener laat weten dat in het huidige concept het logistieke dock van het Maasstad ziekenhuis, welke zijn in- en uitrit heeft aan de Krimpenerstraat, net binnen de Zes-zone komt te vallen. Bij dit logistieke dock komen dagelijks vele soorten transporteurs, afvalverwerkers, koeriersdiensten, rouwvoertuigen en aannemers, uit zowel binnen- als buitenland. Het invoeren van de conceptzone gaat m.b.t. de continuïteit van het ziekenhuis nadelige consequenties geven. Gezien het feit dat het industrieterrein Hordijkerveld wordt ontzien m.b.t. de Zes-zone, ziet indiener graag dat de nu getrokken grens op de Stolwijkstraat in het conceptplan iets naar boven wordt opgetrokken naar de 1e brug op de Krimpenerstraat. Hierdoor wordt alleen het logistieke terrein van het maasstad ziekenhuis



(voorlopig) gevrijwaard van de Zes-zone. Indiener nodigt de gemeente graag persoonlijk uit om de huidige situatie zelf in ogenschouw te nemen.

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. In het verkeersbesluit zijn de uitgangspunten weergegeven die zijn gehanteerd bij het bepalen van de omvang en contour van de nul-emissiezone. Daarbij is er onder andere voor gekozen om bedrijventerreinen met een (potentiële) logistieke functie langs de Ring van Rotterdam buiten de zone te laten vallen zodat er kansen ontstaan om vanuit de markt bestaande en nieuwe logistieke hubs en optimale bundeling van uitstootvrije transporten naar de nul-emissiezone te kunnen realiseren. Het ziekenhuis is niet gelegen op een bedrijventerrein als hier bedoeld. Het is in die zin dan ook niet vergelijkbaar met het bedrijventerrein Hordijkerveld, maar kan vanuit het gelijkheidsbeginsel, gelijke gevallen op dezelfde manier behandelen, gelijkgesteld worden met de andere ziekenhuizen die binnen de nul-emissiezone liggen. Voor geen van de ziekenhuizen is de contour zodanig bepaald dat de ziekenhuizen buiten de zone komen te liggen en dit is ook niet wenselijk.

Het college is van mening dat milieu- en gezondheidsbelangen, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit in Rotterdam en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, met name voor kinderen, ouderen en mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, en het terugdringen van de CO₂-uitstoot, prevaleren boven andere nadelige algemene economische gevolgen die individuen, bedrijven of een ziekenhuis van het verkeersbesluit mogelijk kunnen ondervinden. Het college hoopt dat indiener als gezondheidsinstelling juist deze doelstellingen onderschrijft. Daarnaast kunnen transporteurs die naar het ziekenhuis rijden, net als naar alle andere afleveradressen in de zone, gebruik maken van de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies. Dat maakt naar het oordeel van het college dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen.

Het college verklaart zienswijze 12 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.

Zienswijze 13:

Indiener maakt namens de Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam een zienswijze kenbaar over het uitsluiten van de campus aan de Kralingse Zoom. Indiener ziet graag dat het complex wordt opgenomen binnen de zone. Kijkend naar de plattegrond is het volgens indiener niet logisch dat de campus is uitgesloten. Het valt immers binnen de ring Rotterdam. Tevens streven zowel de Erasmus Universiteit als de Hogeschool Rotterdam naar een schone, leefbare en duurzame campus voor studenten en medewerkers, wat is opgenomen in de duurzaamheidsagenda's. Opgenomen worden binnen de ZE-zone past hier naadloos in. Als 2 grote publieke inkoopende partijen denkt indiener hierin impact te kunnen maken. Indiener is reeds bezig te kijken met leveranciers hoe inkomende goederenstromen anders kunnen worden georganiseerd. De ZE-zone kan hier een grote bijdrage aan leveren in de vorm van een procesversneller".



Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor de positieve zienswijze en onderschrijft de manier waarop beide onderwijsinstellingen nu al met verduurzaming bezig zijn.

Het college verklaart zienswijze 13 gegrond en laat weten dat de contourgrens van de nul-emissiezone in het verkeersbesluit wordt verlegd van de Burgemeester Oudlaan naar de Kralingse Zoom waarmee het gehele complex van de Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam binnen de contour van de zero-emissiezone komt te liggen. De bebording wordt op deze contourwijziging afgestemd.

Zienswijze 14:

Indiener dient namens zijn client een zienswijze in. Cliënt drijft een garagebedrijf, dat zich onder meer richt op de handel in- en reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's. Cliënt staat in de markt ook bekend als dieselautospecialist. Het College heeft ervoor gekozen om een Zero-Emissiezone in te stellen met betrekking tot een groot deel van de stad Rotterdam, gelet op in artikel 2 leden 2 sub a en 3 sub a van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen. In het verkeersbesluit is uitdrukkelijk het belang van bedrijven op bedrijventerreinen langs de Ring van Rotterdam meegewogen en om die reden is bepaald dat deze terreinen buiten de Zero-Emissiezone vallen. Het vorenstaande is tot uitdrukking gebracht door het Garagebedrijf, dat is gelegen op een bedrijfsbestemming binnen het bestemmingsplan "Charloisse Lagedijk" (Poort van Charlois), te laten vallen buiten de contouren van de Zero-Emissiezone. Het instellen van een Zero-Emissiezone op de toegangsweg van het Garagebedrijf betekent dat het Garagebedrijf gedwongen wordt haar bedrijfsactiviteiten te beëindigen. Het bedrijf kan immers geen bestel- en vrachtauto's meer ontvangen die bestemd zijn voor het vervoer van handelsvoorraad en overige bedrijfsgoederen. Bovendien worden bedrijfswagens (grijs kenteken) aangeboden ter reparatie. Daaruit bestaat circa 80 procent van de omzet. Deze bedrijfswagens komen uit de wijde omgeving en zijn vrijwel niet emissievrij. Het wegvallen van dit aanbod zou het einde betekenen van het garagebedrijf. Dit zou een aanzienlijke financiële schade betekenen en een verlies van werkgelegenheid. Het ontwerpbesluit kan dan ook niet ongewijzigd in stand blijven. Indiener verzoekt de gemeente om de contouren van de Zero-Emissiezone zodanig te wijzigen, dat zij bereikbaar blijft via het hoofdwegennet (A15 > Groene Kruisweg Driemanssteeweg en Charloisse Lagedijk). Het gaat dan concreet om een (geografisch) beperkte wijziging van de zone, die voor het Garagebedrijf van levensbelang is.

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Zoals door de indiener wordt aangegeven heeft het college bij het bepalen van de contour van de nul-emissiezone ervoor gekozen om bedrijventerreinen aan de rand van de stad zoveel mogelijk buiten de zone te houden. Deze terreinen kunnen als potentiële hubs een belangrijk element zijn voor een schone, slimme en efficiënte stadslogistiek. Het bedrijf van indiener ligt in het bedrijventerrein Poort van Charlois en is daarom ook buiten de contour gehouden. De veronderstelling was dat het bedrijf goed bereikbaar was via de Driemanssteeweg. Het is het college duidelijk geworden dat het bedrijf voor zijn bedrijfsvoering afhankelijk is van de toegang via de Charloisse Lagedijk. In dit specifieke geval waarbij de gemeente ervan uitging dat de toegangsweg tot het bedrijf buiten de zone lag, acht het college het verzoek om de contour te wijzigen redelijk en zal de Charloisse Lagedijk tussen Zuiderparkweg en Groene Kruisweg buiten de



zone gehouden worden. Het nieuwe grenspunt van de zone komt te liggen bij de aansluiting van de Charloisse Lagedijk op de Krabbendijksestraat.

Het college verklaart deze zienswijze gegrond en de contour van de nul-emissiezone zal in het verkeersbesluit op deze wijze worden aangepast.



5. Zienswijzen over ambulante handel

Zienswijze 5.1:

Indiener geeft aan dat hij dinsdag en vrijdag als marktkoopman op respectievelijk de centrummarkt en de markt in Schiebroek staat. Voor de dinsdagmarkt in Rotterdam Centrum krijgt indiener te maken met het verkeersbesluit Zero Emissie. Voor indiener is er buiten de enorme aanschafwaarde een aantal zaken die naar zijn mening niet eerlijk zijn of misschien vergeten worden dan wel niet over nagedacht zijn. De overgangperiode is te kort want indiener is een eenmanszaak en moet een investering doen van ca. € 60.000.

Zienswijze 5.5:

Indiener geeft aan dat zijn markthandel in zijn bus en aanhangwagen zit die hij uitpakt achter een marktkraam in de binnenstad. Dit geldt voor alle collega's op de Rotterdamse markten. Indiener is van oordeel dat de marktkoopman welke in de gemeenten werkzaam zijn waar de Zero Emissie zones komen een ontheffing zou moeten krijgen. Een warenmarkt zorgt ook voor een leefbare binnenstad! Voor indiener zou dit betekenen dat hij circa 49 ontheffingen per jaar nodig heeft. Hij rijdt de stad in, zet zijn motor uit op de markt en rijdt 's avonds weer weg.

Zienswijze 5.8:

Indiener laat weten dat het voor de marktondernemers, en sprekend voor indiener zelf, het een investering is die voor zijn eenmanszaak te snel komt. Graag zou indiener tot minstens 2030 een ontheffing zien, zodat hij een juiste investering kan doen voor een 100% elektrische bus met een max. aanhanger gewicht van ruim 2000 kg te besturen met een rijbewijs B en een actieradius bij een grote bestelbus van minstens 400.

Zienswijze 21:

Indiener geeft aan dat er voor hem een onwerkbaar situatie ontstaat omdat hij een standplaats op Lombardijen heeft en 4 km de zone in moet rijden. Hij staat de hele dag stil en rijdt aan het einde van de dag weer 4 km retour. Een nieuwe elektrische bus kost 60.000,00 en tweedehands is er niets te koop, het is economisch onverantwoord. Volgens indiener wordt de kleine ondernemer onevenredig benadeeld. Hij wenst de gemeente wijsheid toe in de besluitvorming en is verdrietig, teleurgesteld, kan er niet van slapen en hoopt dat de gemeente hem kan helpen.

Reactie van het college:

Het college dankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Indieners vrezen dat zij door het invoeren van de nul-emissiezone met faillissement worden bedreigd. Met betrekking tot de positie van marktondernemers wil het college benadrukken dat de warenmarkten in Rotterdam een belangrijke economische en sociale functie voor de stad en haar bezoekers hebben. Voor mensen die minder te besteden hebben, zijn de markten een plek voor meer betaalbare dagelijkse boodschappen. Daarnaast hebben de markten een sociale functie als ontmoetingsplek. Veel mensen komen naar de markt voor de gezelligheid. Ook bieden de markten de mogelijkheid om kennis te maken met nieuwe producten. Door deze



verschillende functies zijn markten een belangrijke aanjager voor de lokale middenstand en een belangrijke aanvulling op het bestaande winkelaanbod.

Voor marktondernemers kan de opgave om te voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's dermate groot worden dat het risico bestaat dat marktondernemers de Rotterdamse markten gaan mijden, in ruil voor meer zekerheid over de continuïteit van hun onderneming. Anders dan voor gevestigde bedrijven is het namelijk gemakkelijk de marktactiviteit te verplaatsen naar andere markten. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor het bestaansrecht van de warenmarkten in Rotterdam, de aantrekkelijkheid van de stad en haar bezoekers en daarmee ook voor overige bedrijven in de stad, zoals winkels en horeca. Het college heeft er daarom voor gekozen om via de Rotterdamse Markt Adviescommissie met de marktondernemers in gesprek te gaan om gezamenlijk een realistisch groeipad te ontwikkelen waardoor ook marktondernemers kunnen voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone. Tot die tijd krijgen marktondernemers die beschikken over een marktvergunning op de dagen dat hen is toegestaan op een markt een staanplaats te bezetten via een melding aan het college toegang tot de nul-emissiezone met hun bedrijfs- of vrachtauto.

Het college verklaart zienswijze 5.1, 5.5 en 5.8 gezien het voorgaande gegrond.

Ten aanzien van zienswijze 21 stelt het college vast dat indiener weliswaar ook ambulante handel uitvoert maar geen onderdeel uitmaakt van een Rotterdamse warenmarkt. Het college kent juist aan de warenmarkten een groot belang toe vanwege de economische en sociale functies die zij vervullen voor de stad, haar bezoekers en het winkel- en horecagebied. Dit collectieve belang speelt niet bij de afzonderlijke standplaats van indiener. Toch is het denkbaar dat indiener in de problemen komt door de instelling van de nul-emissiezone, bijvoorbeeld doordat de overstap naar een uitstootvrij voertuig op korte termijn financieel niet mogelijk is en er daardoor te veel omzet wegvalt. Voor deze ondernemers zal in het ontheffingenbeleid een ontheffing worden opgenomen waardoor ondernemers, die in verband met de aanschafkosten van een uitstootvrij voertuig aantoonbaar in financiële problemen dreigen te komen, onder voorwaarden een ontheffing kunnen krijgen.

Het college verklaart zienswijze 21 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.



6. Zienswijzen over financiële haalbaarheid

Zienswijze 4:

Indiener geeft aan dat de gemeente het kleine ondernemers alleen maar moeilijker maakt om te functioneren en levensvatbaar te blijven. Indiener heeft zijn bus nodig en kan geen nieuwere permitteren. Indiener heeft een youngtimer en heeft deze zakelijk hard nodig. Schulden maken voor een andere auto zit er voor indiener niet in. Indiener vraagt het college eens een keer op te komen voor de inwoners en ondernemers.

Zienswijze 8.2:

Indiener woont en werkt al bijna 10 jaar als hovenier (zzp'er) vanaf Katendrecht. Dagelijks rijdt hij met een bestelwagen (Diesel Emissieklasse 5) inclusief aanhanger tot 3500kg naar talloze groenprojecten voornamelijk in Rotterdam. Dit varieert van klein tuinonderhoud en tuinaanleg bij particulieren tot de realisatie van bijvoorbeeld groene schoolpleinen (regelmatig ook (in)direct in opdracht van gemeente Rotterdam. Hij geeft aan dat hij bij invoering van de ZE-zone niet eens bij zijn eigen woning weg kan rijden voor werk. Dus zelfs al zou hij niet meer binnen Rotterdam gaan werken, dan kan hij nog niet thuis weg. Een nieuwe elektrische bestelwagen aanschaffen is voor indiener als zzp'er onhaalbaar in aanschafprijs. Hij hoort graag of de Gemeente Rotterdam hem een passende oplossing kan aanbieden of dat er uitzonderingen mogelijk zijn zodat hij zijn prachtige baan als hovenier in én voor een steeds groener Rotterdam voort kan zetten.

Zienswijze 15.3:

Indiener geeft aan dat het voor een zzp'er een flinke hap uit zijn budget is en dat de bijtelling met werkelijk 1000% per jaar omhooggaat.

Zienswijze 17.2:

Indiener is het niet eens met het ontwerpbesluit omdat je deze problematiek niet met wetgeving moet oplossen maar de oplossing moet zoeken in de techniek. Op dit moment zijn een groot aantal Rotterdammers afhankelijk van hun dieselbus, een bus die door de overheid werd gestimuleerd om aan te schaffen. Deze groep mensen doet het werk waar anderen geen zin in hebben of zich te min voor voelen. Ze werken voor een laag salaris en kunnen zich geen elektrische auto van minimaal 30.000 permitteren.

Zienswijze 19.3:

Indiener geeft aan hoe zij in het verleden ook al volop meegewerkt hebben met de plannen van de gemeente Rotterdam voor verbetering van de luchtkwaliteit want het bedrijf is tien jaar geleden als enige verhuisbedrijf in Rotterdam overgestapt naar een vrachtauto op aardgas. Dit is toen gebeurd op aanraden van de Gemeente. Daarnaast heeft het bedrijf dit jaar een beschikking uit de AANZET subsidie ontvangen voor de aanschaf van 1 elektrische vrachtauto. De plannen zijn om deze vrachtauto uit te rusten met een wisselchassis voor 20ft en 25ft containers.

Het bedrijf wil zich daarbij richten op de volgende vervoersstromen in de stad:



1. *Bouwlogistiek. Voor bouw- en installatiebedrijven kunnen zij de materialen tijdelijk opslaan en op afroep naar de bouwplaats brengen;*
 2. *Vervoer van 20ft containers waarvan de eindbestemming in de zero emissie zone ligt. Dit kunnen bijvoorbeeld containers waarin de inboedel zit van expats die verhuizen van buiten Europa naar Rotterdam;*
 3. *Diverse andere goederen die bijvoorbeeld voor events, tentoonstellingen etc voor een tijdelijke periode naar een bestemming in de stad moeten;*
 4. *Toelevering van meubilair en apparatuur voor alle zorg, kantoor- en schoolorganisaties etc. vanaf leveranciers buiten de stad.*
- Indiener is volop bezig om in lijn van de Gemeente Rotterdam deze plannen te implementeren echter de tijdsperiode van 2025 tot 2030 is veel te kort om als klein bedrijf dit te kunnen uitvoeren in financieel en organisatorisch opzicht.*

Reactie van het college:

Het college dankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen en stelt kort samengevat vast dat alle indieners vrezen dat zij door het invoeren van de nul-emissiezone met faillissement worden bedreigd.

Het college wil ten eerste meegeven dat elektrische bedrijfsauto's over de hele gebruikersperiode in veel gevallen op dit moment al goedkoper zijn dan een bedrijfsauto op diesel. Dat komt vooral door de veel lagere onderhoudskosten. Het klopt dat de aanschafprijs (eenmalige investering) van een elektrische bedrijfsauto in de meeste gevallen nog hoger is dan een diesel bedrijfsauto. Dit kostenverschil wordt echter voor een groot deel opgevangen door de nationale aanschafsubsidie en fiscale voordelen. Daarnaast wordt de hogere investering ook terugverdiend door de lage onderhoudskosten. Het college constateert dat de ontwikkeling van elektrische bedrijfsauto's snel gaat. De verwachting is dat de komende jaren de aanschafprijs van elektrische bedrijfsauto's daarom steeds lager wordt én er steeds meer modellen beschikbaar zullen komen, ook tweedehands.

Toch is het denkbaar dat een onderneming in de problemen komt door de instelling van een nul-emissiezone, bijvoorbeeld doordat de overstap naar een uitstootvrij voertuig op korte termijn financieel niet mogelijk is en er daardoor te veel omzet wegvalt. Voor deze ondernemingen zal in het ontheffingenbeleid een ontheffing worden opgenomen waardoor ondernemers, die in verband met de aanschafkosten van een uitstootvrij voertuig aantoonbaar in financiële problemen dreigen te komen, onder voorwaarden een ontheffing kunnen krijgen. Deze ontheffing zal aangevraagd kunnen worden voor telkens een periode van een jaar. Daarnaast kunnen ondernemers gebruik maken van de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, eventueel andere ontheffingsmogelijkheden en subsidies. Hiermee worden naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht en zorgt dit ervoor dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen.

Het college verklaart de zienswijzen 4, 8.1, 15.3, 17.2 en 19.3 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijzen aan te passen.



7. Zienswijzen over beschikbaarheid van emissieloze voertuigen

Zienswijze 1.9:

Rotterdam is niet de enige gemeente met zero emissie ambities. De vraag is of we in 2030 meer dan 10.000 elektrische trucks in Nederland hebben is nog niet volmondig met ja te beantwoorden."

Zienswijze 5.2:

Indiener rijdt met een aanhangwagen en heeft dus een bestelbus nodig met een maximaal aanhanger gewicht van 2000 kg. Op dit moment zijn er maar twee keuzes aan zware bestelbussen, de prijzen zijn hoog, de actieradius is te beperkt en er is nog geen tweedehands mogelijkheid ter beschikking. Indiener wordt gedwongen nieuw te gaan rijden.

Zienswijze 8.1:

Indiener geeft aan dat zijn grote probleem is dat er geen geschikt alternatief is voor de categorie bedrijfswagen die hij nodig heeft om zijn hovenierswerk uit te voeren.

Zienswijze 10.2:

Indiener vraagt zich af of er tijdig geschikte voertuigen beschikbaar zijn voor indiener zelf. Indien de locatie binnen de ZE-zone zal blijven, zal indiener circa 56 voertuigen door elektrische moeten vervangen. Tijdens het gesprek op 15 juni 2023 met de gemeente hebben zij hun grote zorg geuit over de vraag of alternatieve voertuigen voor de locatie tijdig beschikbaar zullen zijn. In dit kader vragen zij zich ook af of er van voertuigen op waterstof gebruik gemaakt mag worden. Indiener heeft begrepen dat het niet-tijdig beschikbaar zijn van voertuigen, een grond zal zijn voor het verkrijgen van een ontheffing. Indiener zal bij ongewijzigde instandhouding van de ZE-zone van deze ontheffingsmogelijkheid gebruik moeten maken. Indiener benadrukt dat alleen een doorlopende ontheffing van één jaar met verlengingsmogelijkheid tot een werkbare situatie zal leiden, omdat zij veelvuldig de zone in zullen moeten gaan.

Zienswijze 15.1:

Indiener laat weten dat het idee is dat dit allemaal beter voor het milieu moet zijn. Indiener heeft een technisch en degelijke Volkswagen Transporter uit 2003 (euro 3) maar mag hiermee niet meer de stad in vanaf 2025. Hij komt weinig in de stad en zou hiervoor dus een andere auto moeten kopen. Zijn bus kan nog 10 jaar mee, mede omdat hij maar 7000km per jaar rijdt. Een elektrische auto voldoet niet aan zijn eisen. Hij moet lange stukken achtereen kunnen rijden en zware aanhangwagens kunnen trekken.

**Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen en constateert dat deze kort samengevat inhouden dat indieners vrezen dat de nul-emissie voertuigen voor de uitvoering van specifieke werkzaamheden niet tijdig beschikbaar zijn.

Het college stelt allereerst vast dat voor de meest gangbare bedrijfs- en vrachtautomodellen een elektrische uitvoering beschikbaar is en deze uitvoeringen inmiddels door meerdere automerken worden aangeboden. De ontwikkeling van elektrische bedrijfs- en vrachtauto's gaat daarnaast snel, zodat de verwachting is dat de komende jaren het aanbod steeds groter zal worden. Het college zal de beschikbaarheid van voertuigen jaarlijks monitoren. Het college geeft daarnaast aan dat er ontheffingen beschikbaar zijn in het geval dat een onderneming toch in de problemen komt door het niet (tijdig) beschikbaar zijn van een uitstootvrije variant. In de situatie dat een voertuig 12 keer of minder per jaar in de zone hoeft te zijn, geldt dat er dagontheffingen beschikbaar zijn. Daarnaast wordt in het ontheffingenbeleid voor ondernemers de mogelijkheid opgenomen om onder voorwaarden ontheffing aan te vragen om met hun huidige, niet-emissieloze bedrijfs- of vrachtauto langer toegang tot de nul-emissiezone te krijgen, zolang er nog geen alternatief verkrijgbaar is. Ook kunnen zij een ontheffing aanvragen om met een nieuw aan te schaffen niet-uitstootvrij voertuig toegang tot de zone te krijgen, zolang voor het huidige voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, nog geen uitstootvrij alternatief verkrijgbaar is. In het ontheffingenbeleid staan de voorwaarden waaronder en de wijze waarop een aanvraag wordt beoordeeld.

Voertuigen op waterstof (aangedreven met een brandstofcel) zijn toegestaan in nul-emissiezones omdat ze geen schadelijke stoffen uitstoten.

Het college constateert dat de voertuigproducenten aangeven dat de beschikbaarheid van elektrische vrachtauto's geen probleem gaat vormen.

Het college verklaart de zienswijzen 1.9, 5.2, 8.2, 10.2 en 15.1 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijzen aan te passen.



8. Zienswijzen over haalbaarheid laadinfra

Zienswijze 5.6:

Indiener vraagt zich af hoe hij zijn 100% elektrische bestelbus gaat opladen op het marktterrein? In de koude maanden zal de batterij flink te lijden hebben en hij kan zich niet voorstellen dat de gemeente oplaadpalen bij iedere standplaats gaat neerzetten.

Zienswijze 6.2 en 16.2:

Indieners vragen de gemeente dat in samenspraak met regionale partners en netbeheerders voor een toereikende capaciteit van het energienetwerk en voldoende energie laadinfrastructuur voor vrachtauto's wordt gezorgd. Er dient vaart te worden gemaakt met het toereikend maken van de capaciteit van het energienetwerk en het realiseren van voldoende laad- en tankinfrastructuur voor vrachtauto's op bedrijventerreinen en andere plekken in de gemeente. Door als gemeente te laten zien wat er (straks) wel kan, kunnen transportondernemers met meer zekerheid investeren in duurzame alternatieven.

Zienswijze 15.2:

Indiener geeft aan dat hij thuis niet kan laden en bij klanten op de klus ook niet.

Zienswijze 18.6:

Indiener geeft aan dat de gemeente stelt dat met het project Logistiek laden de gemeente Rotterdam in samenwerking met de netbeheerder en bedrijven er zoveel mogelijk voor zorgt dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur geen belemmering is voor de transitie naar uitstootvrije voertuigen. Hier wordt wederom het gelijke speelveld voor ondernemers ondermijnd. De mogelijkheden om op de bedrijfslocatie te beschikken over voldoende laadinfrastructuur zijn, als gevolg van oprukkende netcongestie, op veel plekken in Nederland onvoldoende. De andere mogelijkheid, het gebruik maken van openbare laadinfrastructuur, brengt hogere kosten met zich mee. Wederom wordt hier het gelijke speelveld voor ondernemers ondermijnd.

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen en stelt vast er bij indieners zorgen bestaan over de beschikbaarheid van laadinfrastructuur.

Het college laat weten dat het gemeentelijk beleid zich richt op het realiseren van zowel voldoende publieke als private laadinfrastructuur voor bedrijfs- en vrachtauto's. De verwachting is dat het overgrote deel (+/-80%) van de bedrijfs- en vrachtwagens zullen gaan laden op eigen terrein. Dit is operationeel handiger en vaak ook goedkoper. De elektriciteitsvraag van deze nieuwe voertuigen is groot en regelmatig zal de netbeheerder eerst het net moeten verzwaren om deze hogere vermogens te kunnen leveren, wat soms lang kan duren. Het college gaat daarom bedrijven en ondernemers helpen om ook in de tussentijd de overstap naar nul-emissie te kunnen maken. Dit doet het college zowel voor individuele bedrijven (bedrijfsgericht) als voor hele bedrijventerreinen (gebiedsgericht).



De bedrijfsgerichte aanpak richt zich op verstrekken van laadscans aan bedrijven, waarmee inzicht wordt verkregen in de mogelijkheden om elektrische voertuigen te laden op de huidige netaansluiting. De gebiedsgerichte aanpak kenmerkt zich door zowel procesbegeleiding als inhoudelijke expertise aan te bieden, in een adviestraject dat op geprioriteerde bedrijventerrein zal worden gestart. Onder andere (dreigende) netcongestie speelt een belangrijke rol bij deze prioritering. Door te helpen bij het realiseren van collectieve oplossingen waarmee het elektriciteitsnet efficiënter wordt benut, bijvoorbeeld gezamenlijke laadvoorzieningen of een energie hub, kunnen elektrische bedrijfs- en vrachtwagens meer en beter op eigen terrein worden opgeladen. Ook bedrijven op plekken met beperkte netcapaciteit krijgen zo meer mogelijkheden om hun wagenpark te elektrificeren.

Het college stelt vast dat de resterende energiebehoefte (+/-20%) zal worden afgenomen in de openbare ruimte, onder andere bij publiek toegankelijke snellaadstations. Er zijn in Nederland al veel snellaadstations en Rotterdam werkt komende jaren aan nog eens 20 tot 30 extra locaties in de stad en het havengebied. Deze zullen ook geschikt zijn voor elektrische bedrijfsauto's, maar niet specifiek voor vrachtwagens. Snellaadstations voor vrachtwagens vereisen meer ruimte, grotere parkeervakken en hogere vermogens. Naar verwachting zullen er enkele van dergelijke locaties rondom Rotterdam nodig zijn. Er komen vanuit marktpartijen al initiatieven op gang en het Havenbedrijf Rotterdam heeft onlangs al een eerste snellaadlocatie voor vrachtwagens geopend op truckparking Waalhaven. Het college zal de vinger aan de pols houden bij deze ontwikkelingen om ervoor te zorgen dat het ook daadwerkelijk tot realisatie komt. Daarnaast wordt samengewerkt met LoLa, een initiatief vanuit I&W, aan een landelijk dekkend netwerk van snelladers voor zware voertuigen. Samen wordt geïnventariseerd waar in Rotterdam marktontwikkelingen achterblijven terwijl er wel laadbehoefte is. Mocht daarvan sprake zijn dan zal het college zich in samenwerking met LoLa inzetten om in het gedefinieerde zoekgebied toch een snellaadlocatie van de grond te krijgen.

Het college geeft daarnaast aan dat bedrijfsauto's welke gebruikt worden voor openbare markten op dezelfde wijze kunnen worden opgeladen als andere elektrische voertuigen. Voor ondernemers die geen mogelijkheid hebben om een oplaadvoorziening op eigen terrein te realiseren en waarbij geen openbare laadpaal in de buurt beschikbaar is, is het mogelijk om bij de gemeente een openbare laadpaal aan te vragen op www.laadpaalnodig.nl. Daarnaast plaatst het college proactief laadpalen, onder andere gebaseerd op de verwachte groei aan elektrische bedrijfsauto's. Ook zorgt het college samen met particuliere marktpartijen, voor voldoende snelladers in de stad, zodat altijd in korte tijd benodigde elektriciteit kan worden bijgeladen. Zodoende wordt er hiermee gezorgd voor voldoende oplaadmogelijkheden voor alle doelgroepen die de overstap naar een batterij-elektrisch voertuig gaan maken. Publieke laadinfrastructuur is weliswaar duurder in het gebruik (kosten per geladen kWh), maar vergt niet de investeringskosten die anders bekostigd hadden moeten worden. De verschillen tussen publieke en private laadinfrastructuur zullen daarom per situatie verschillen. Bovendien richt het college zich met verschillende concessies juist op een zo voordelig mogelijk laadtarief voor de gebruiker, zowel voor reguliere laadpalen als voor snelladers.



Het college realiseert zich dat zij van ondernemers niet het onmogelijke kunnen eisen. Indien bedrijven er alles aan gedaan hebben om te kunnen voorzien in laadmogelijkheden maar als dat niet (tijdig) beschikbaar is, kan het college in incidentele gevallen en onder voorwaarden een ontheffing verlenen via de hardheidsclausule. In de toelichting op het ontheffingenbeleid is opgenomen hoe het college wil omgaan met dergelijk situaties.

Het college verklaart de zienswijzen 5.6, 6.2, 15,2 en 16.2 en 18.6 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen



9. Zienswijzen over wettelijke regels

Zienswijze 1.8:

Ook is de positie van koelwagens (met name de koeling) nog niet vastgesteld.

Zienswijze 18.1:

Indiener geeft aan dat het ontwerp-verkeersbesluit is gebaseerd op feitelijk onjuiste aannames, vage overwegingen en ontbrekende onderbouwingen. Zodoende is er onvoldoende basis voor het nemen van dit verkeersbesluit. Specifiek de hiernavolgende aspecten missen onderbouwing:

"Tijdspad" De gemeente stelt dat de Rijksoverheid er waarde aan hecht om de nul-emissiezones in Nederland zo in te voeren dat ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bedrijfs- en vrachtauto. Wanneer gaat deze tijd in, wanneer is deze tijd afgelopen en hoe verhoudt dit zich tot het tijdspad van het invoeren van de nul-emissiezones, alsmede de overgangsregelingen en vrijstellingen? Een uitwerking van deze overweging ontbreekt in het verkeersbesluit.

Zienswijze 18.2:

"Overgangsregelingen" De gemeente stelt dat er overgangsregelingen en vrijstellingen zijn opgenomen voor opleggetrekkers emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 en voor overige vrachtauto's emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020. Er wordt geen koppeling gemaakt met andere overwegingen, waardoor onderbouwing van deze ogenschijnlijk arbitrair gekozen grenzen ontbreekt in het verkeersbesluit.

Zienswijze 18.3:

"Vrijstellingen" De gemeente stelt dat voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder, voor rolstoelen toegankelijke voertuigen en vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF en met een datum van eerste toelating tot dertien jaar oud tot 1 januari 2030 toegang hebben tot de nul-emissiezone. In het verkeersbesluit wordt op geen enkele wijze duidelijk waarop deze vrijstelling is gebaseerd. Gezien de opgevoerde overwegingen zou toegang logischerwijs gekoppeld zijn aan de emissieklasse. De leeftijd van een voertuig zegt immers niets over de uitstoot, die met het verkeersbesluit beoogt teruggedrongen te worden.

Zienswijze 19.4:

Indiener geeft aan dat het sinds 2015 verplicht is om een nieuwe vrachtauto met euro 6 op de markt te brengen in NL. Indiëners maken bezwaar tegen de beperking van de datum van eerste toelating die de Gemeente in dit besluit heeft aangegeven. In het besluit is de volgende bepaling opgenomen:



- *Overige vrachtauto's euro 6 met een datum van eerste toelating van 1 januari 2020 tot 1 januari 2030 hebben toegang tot de nul emissie zone.
Een vrachtauto met emissieklasse 6 die is gebouwd in 2014 heeft vrijwel dezelfde emissiewaardes als een vrachtauto die is gebouwd in 2020. Door de gemeente wordt hier een beperking in leeftijd van vrachtauto's opgenomen die niet op feiten is gebaseerd.
Gezien de bovengenoemde punten is de verplichting tot het vervangen van een vrachtauto van bouwjaar 2014 naar een vrachtauto met een bouwjaar van 2020 of later een volstrekt oneconomische en zwaar milieubelastende bepaling."*

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen en stelt vast dat alle zienswijzen met elkaar gemeen hebben dat ze zich richten tegen zaken die in nationale wet- of regelgeving zijn opgenomen.

Het college stelt voorop dat zienswijzen tegen het verkeersbesluit kunnen worden ingediend maar niet tegen zaken die zijn vastgelegd in de nationale wet- en regelgeving.

Na intensieve besprekingen vanuit het Rijk met gemeenten, de VNG, het GNMI en belangenorganisaties (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, MKB Nederland/VNO NCW, BOVAG en de Stichting Natuur & Milieu) over een geharmoniseerd systeem van nul-emissiezones zijn eenduidige wettelijke regels voor heel Nederland voor de nul-emissiezones voor bedrijfsauto's en vrachtauto's opgenomen in het RVV. Voor de wettelijke overgangsregelingen en vrijstellingen is daarbij de insteek geweest om zoveel mogelijk rekening te houden met de afschrijvingstermijnen van voertuigen in samenhang met de beschikbaarheid van nul-emissie bedrijfs- en vrachtauto's.

Het college heeft de eerst mogelijke wettelijke invoeringsdatum (zoals opgenomen in het RVV 1990) van 1 januari 2025 overgenomen in het ontwerp-verkeersbesluit. Met gemeenten is afgesproken dat zij minimaal vier jaar van tevoren de invoering, de ligging en omvang van de nul-emissiezone aankondigen om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven. Rotterdam heeft op 1 december 2020 in het Convenant ZES het voornemen kenbaar gemaakt om de nul-emissie zone per 2025 in te voeren en voldoet hiermee ruimschoots aan de genoemde afspraak. In het ontwerp-verkeersbesluit is geen einddatum opgenomen. Dit betekent dat het verkeersbesluit geldig zal zijn totdat het wordt ingetrokken.

De nul-emissiezone geldt voor bedrijfs- en vrachtauto's, bij de Rijksdienst voor Wegverkeer bekend onder de voertuigcategorieën N1, N2 en N3. Deze voertuigcategorieën hebben betrekking op voertuigen die ingericht zijn voor het vervoer van goederen of het uitvoeren van andere werkzaamheden. Koelwagens vallen hier dus ook onder.

Alles overziend stelt het college vast dat de wettelijke regels zijn vastgesteld op basis van een breed gedragen consensus bij alle betrokken partijen om te komen tot een geleidelijke invoering van nul-emissiezones vanaf 2025.

Het college verklaart de zienswijze 1.8, 18.1, 18.2, 18.3 en 19.3 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijzen aan te passen om de navolgende redenen.



10. Zienswijzen over landelijke vrijstelling Dierenambulancediensten

Zienswijze 11:

Indiener geeft aan dat Dierenambulancediensten in (groot) Rotterdam door zo'n 10-tal organisaties uitgevoerd worden. Deze organisaties voeren ook de gemeentelijke taken uit op dierenwelzijnsgebied. De auto's komen daarom ook in de beoogde zero emissiezone. De een wat vaker dan de ander, met name voor hulp aan en vervoer van gezelschaps- en natuurdieren. Toen enige tijd terug een olieramp een heel grote groep zwanen trof in de regio zijn zelfs uit heel Nederland dierenambulances uitgerukt om hulp te bieden. Een dergelijke situatie is ook voorstelbaar op andere plaatsen aan het water of in de stad zelf. Indiener zou graag een vrijstelling willen vragen voor alle dierenambulances in Nederland, zodat zij zonder problemen hun werk in de stad en ook in het beoogde gebied kunnen uitvoeren. Het aanvragen van ontheffing door elke organisatie apart en voor elke auto afzonderlijk is omslachtig, bewerkelijk en kost geld. Tijd en middelen die feitelijk bedoeld zijn om hulp aan dieren te bieden. Desgewenst kunnen alle kentekens aangeleverd worden van de auto's die het betreft en waarvoor indiener een vrijstelling beoogt. Dit eventueel aangevuld met de dierenambulances van andere (kleinere) partijen in Nederland. Door dit voor alle dierenambulances tegelijk te regelen kunnen deze gegevens wellicht ook gebruikt worden voor de vrijstellingen in andere steden. "

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor de ingebrachte zienswijze. Het college stelt vast dat zij niet de bevoegdheid heeft om een algemene landelijke vrijstelling voor alle dierenambulances in Nederland te verlenen. Het verlenen van een dergelijke wettelijke vrijstelling zoals opgenomen in artikel 146 van het Wegenverkeerswet 1994 is een bevoegdheid van het rijk. Het is het college niet duidelijk of de betreffende voertuigen van de dierenambulances wellicht onder deze vrijstelling kunnen vallen of dat betreffende voertuigen reeds onder een wettelijke overgangsregeling vallen. Het college kan, als zij dat wil, wel binnen de kaders van de wet op aanvraag ontheffing verlenen op lokaal niveau. Het college erkent het maatschappelijke belang van dierenambulancediensten en de soms lastige financiële positie waarin deze diensten verkeren. Tegelijkertijd wil het college zo veel mogelijk vasthouden aan de doelen van het instellen van de nul-emissiezone. De ingediende zienswijze geeft geen inzicht in de samenstelling van het wagenpark van de dierenambulancediensten zodat het college nog geen goede afweging kan maken of zij tegemoet kan komen aan de in de zienswijze geuite wens om de dierenambulances vrij te stellen. Het college gaat graag in gesprek met de indiener van de zienswijze om te bezien hoeveel voertuigen geraakt worden door het invoeren van de ze-zone en wat de mogelijkheden zijn om binnen de regels van de nul-emissiezone en de bevoegdheden van het college tot een oplossing te komen.

Het college verklaart zienswijze 11 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.



11. Zienswijzen over subsidie

Zienswijze 18.5:

Indiener geeft aan dat de gemeente stelt dat voor ondernemers nationale subsidies zoals SEBA en AanZet beschikbaar zijn om hun financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. Dit is feitelijk onjuist. De minister heeft aangekondigd dat de SEBA vervalt na 2024 en de budgetten voor beide subsidies, het gunningsproces en de verdeling van de subsidiegelden maken dat de beschikbaarheid van deze subsidies onvoldoende is. Hiermee wordt ook direct de betaalbaarheid, zoals opgevoerd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, ondermijnd. Bovendien wordt het gelijke speelveld voor ondernemers tenietgedaan.

Reactie van het college:

Het college bedankt indiener voor de ingebrachte zienswijze. Het college stelt vast dat op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp-verkeersbesluit de subsidiemogelijkheid bestaat en is dit dus niet, zoals indiener aangeeft feitelijk onjuist is. De Rijksoverheid heeft aangekondigd dat de SEBA per 2025 stopt. Op dat moment zal ook BPM bij de aanschaf van een nieuwe brandstof aangedreven bedrijfsauto betaald moeten worden. De aanschafprijs van een brandstof aangedreven bedrijfsauto komt daardoor in de buurt te liggen van een elektrische bedrijfsauto, waardoor een aanschafsubsidie niet meer nodig is.

Het college verklaart zienswijze 18.5 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.



12. Zienswijzen over inspraak ontheffingenbeleid

Zienswijze 18.4:

Indiener geeft aan dat de gemeente stelt dat er ontheffingsmogelijkheden komen en dat deze ontheffingsmogelijkheden worden onderzocht zodat de maatregel voor diverse doelgroepen wordt verzacht. Het volledige overzicht van mogelijke ontheffingen, alsmede de voorwaarden, ontbreken in de publicatie van het ontwerp verkeersbesluit. Ondernemers weten op deze manier niet waar ze aan toe zijn en het is zodoende onmogelijk om hierop de bedrijfsvoering tijdig aan te passen. Het is onverdedigbaar dat de gemeente sinds het aankondigen van de nul-emissiezones in 2019 ruim vier jaar de tijd heeft gehad om ondernemers van het ontheffingenbeleid op de hoogte te stellen. Het feit dat dit zelfs tot op heden niet is gelukt, maakt het voor ondernemers onmogelijk hierop te acteren.

Zienswijze 19.2:

Indiener heeft een verhuisbedrijf en noemt de mogelijkheid van een ontheffing voor bijzondere voertuigen die jonger zijn dan 13 jaar, waaronder ook verhuisauto's worden genoemd. De voorwaarden om in aanmerking te komen voor deze ontheffingen worden op dit moment nader uitgewerkt en worden definitief vastgelegd in het ontheffingenbeleid, dat tegelijk met het definitieve verkeersbesluit worden vastgesteld. Gezien hetgeen indiener heeft aangegeven onder punt 19.1., maakt indiener ernstig bezwaar tegen deze wijze van besluitvorming. Doordat de Gemeente Rotterdam pas in het definitieve verkeersbesluit de voorwaarden gaat vastleggen is er voor het bedrijf van indiener geen enkele mogelijkheid om invloed te hebben op de inhoud van deze voorwaarden en is het straks een voldongen feit. Indiener wil vooraf duidelijkheid hebben over deze voorwaarden en de mogelijkheid hebben tot bezwaar en beroep."

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Het college stelt allereerst vast dat bij de aankondiging van de nul-emissiezone in 2019 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) nog niet was opgesteld. In de op 9 februari 2021 ondertekende UAS hebben het rijk, gemeenten en verschillende branche- en koepelorganisatie gezamenlijke afspraken vastgelegd over een uniforme wijze van invoering van nul-emissiezones, inclusief de afspraak om zoveel mogelijke dezelfde ontheffingen te hanteren door elke gemeente. Ook de wettelijke overgangsregelingen en vrijstellingen zijn pas per 1 juli 2023 van kracht geworden. Dit heeft ertoe bijgedragen dat er pas vanaf een later moment is gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingenbeleid en het oprichten van een centraal loket. Dit centrale loket en gemeenschappelijk ontheffingenbeleid geeft invulling aan de behoefte bij bedrijfsleven en gemeenten om eenduidig, transparant en klantvriendelijk ontheffingen aan te kunnen vragen. Het college benadrukt daarnaast dat er vanuit de gemeente Rotterdam al sinds 2014 vanuit het platform Logistiek 010, een community met inmiddels bijna 3000 leden, intensief is samengewerkt met diverse bedrijven en kennisinstellingen uit de transportsector. Daarnaast zijn in het Convenant ZES door de gemeente en partijen uit de logistieke sector acties opgeschreven die door de verschillende partijen worden uitgevoerd om toe te werken naar slimme en schone stadslogistiek. Ook hebben diverse partijen zich



door het tekenen van het convenant verbonden aan de invoering van de Zero-emissiezone en de acties om de zone te realiseren. Samen met de convenantpartijen heeft de gemeente dus gewerkt aan de verdere uitwerking van het beleid.

De recente verruiming voor niet-opleggertrekkers, in aanvulling op de wettelijke overgangsregels, is een voorbeeld hoe de UAS-partijen een uniforme invoering van nul-emissiezones nastreven. Daarnaast is sinds 2020 vanuit de gemeente Rotterdam een breed communicatie- en participatietraject opgestart, waarin ondernemers op allerlei manieren op de hoogte zijn gebracht, zoals via de gemeentelijke website, logistiek010-website, webinars, (social-)mediacampagnes, billboards op straat, presentaties op verschillende (branche-)bijeenkomsten, ondernemersevenementen zoals Plug In 010, het voeren van persoonlijke gratis adviesgesprekken, gesprekken in groothandels- en bouwmarkten, maar ook bij de ondernemer thuis of op de zaak.

Het college geeft verder aan dat tegen het voorbereiden en vaststellen van de landelijk geharmoniseerde ontheffingsregels geen formele inspraakmogelijkheden en bezwaar en beroep open staan. Wel is het mogelijk om in bezwaar of beroep te gaan op het besluit van de gemeente om wel of niet een ontheffing te verlenen. Tenslotte geeft het college aan dat bij het verkeersbesluit om een nul-emissiezone in te voeren de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure wordt gevoerd. Deze procedure is er juist op gericht om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen zienswijze(n) in te dienen. De ingediende zienswijzen betreft het college bij het vaststellen van het definitieve verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid. Op deze wijze kan het college zorgvuldiger een besluit nemen dan via de reguliere, kortere voorbereidingsprocedure.

Het college is alles overziend van oordeel dat voor indieners voldoende mogelijkheden zijn geweest om informatie op te vragen en zorgen uit te spreken.

Het college verklaart de zienswijzen 18.4 en 19.2 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.



13. Zienswijzen over ontheffingen

Zienswijze 15.6:

Indiener geeft aan dat er een kosteloze vrijstelling moet zijn van een X keer per jaar dat je wel de zone in mag rijden zonder een boete te krijgen. Dit kan gewoon met het huidige kenteken systeem. Of maak het anders, geen boete maar een vergoeding per keer dat je de zone binnen rijdt en koppel daar een normaal bedrag aan.

Zienswijze 15.7:

Indiener geeft aan dat een andere optie is dat huidige auto eigenaren of bedrijven zolang ze hun auto hebben de zone in mogen rijden, maar zodra de auto verkocht wordt dat deze uitzondering vervalt.

Zienswijze 19.1:

Indiener dient zijn zienswijze in als directeur/eigenaar van een verhuisbedrijf. Indiener geeft aan dat de aard van de werkzaamheden maakt het wel noodzakelijk maakt dat er vaak meerdere vrachtauto's moeten worden ingezet:

- *De hoeveelheid van de inboedel is groter dan in 1 vrachtauto past.*
- *De inboedel van de klant wordt opgedeeld naar een deel van de verhuizing naar opslag en een ander deel verhuizen naar een tijdelijk adres.*
- *Door de smalle straten in diverse delen van de stad kan indiener niet overal komen met een grote vrachtauto (bijvoorbeeld Mercedes Benz Actros) en is een midi formaat vrachtauto nodig. (zoals bijvoorbeeld een Mercedes Benz Atego waar een 20ft container op past).*
- *Indiener werkt samen met de bedrijven die worden ingeschakeld bij brand- en waterschades. Als er een grote calamiteit is kan dit betekenen dat op één dag plotseling met al het materiaal ergens worden ingezet.*
- *Bovengenoemde feiten brengen met zich dat indiener een omvangrijk wagenpark heeft waarvan alle voertuigen niet iedere dag rijden.*

Ook hierdoor is de totale levensduur van de voertuigen niet vergelijkbaar met de kortere levensduur van vrachtauto's die voor (stads) distributie en andere werkzaamheden worden gebruikt. Indiener is derhalve van mening dat het aantal mogelijkheden tot ontheffing veel te beperkt is voor het bedrijf:

- *Dagontheffingen: 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar is voor het bedrijf veel te weinig. Indiener vindt dat zij als verhuisbedrijf de mogelijkheid moeten hebben 120 dagontheffingen per kalenderjaar aan te vragen, tegen een gereduceerd tarief. Het werk is altijd ad hoc en ze kunnen niet een week vooruitplannen.*

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. De zienswijzen pleiten in feite voor meer (dag)ontheffingen. Het college stelt vast dat landelijk is afgesproken dat per zone, per kenteken en per kalenderjaar maximaal 12 dagontheffingen worden verleend. Dit aantal is ontleend uit de ontheffingsregels voor de milieuzones die al jaren van kracht zijn en afgesproken met alle gemeenten die een nul-emissiezone gaan invoeren.



Mocht dat voor een ondernemer niet voldoende zijn, dan zijn in het ontheffingenbeleid ook, langlopende ontheffingsmogelijkheden opgenomen. Met het vaststellen van het definitieve verkeersbesluit wordt dit ontheffingenbeleid vastgesteld. Hierin zijn diverse ontheffingsmogelijkheden opgenomen waarmee de verkeersmaatregel wordt verzacht en die in de meeste gevallen een oplossing zijn voor de ingebrachte zienswijzen. In het ontheffingenbeleid zal bijvoorbeeld een ontheffing worden opgenomen waarin ondernemers die aantoonbaar failliet dreigen te gaan door het instellen van de nul-emissiezone een ontheffing kunnen krijgen. Deze ontheffing zal aangevraagd kunnen worden voor telkens een periode van een jaar. De ontheffingen zijn niet persoonsgebonden maar worden verleend op kenteken van het voertuig. De ontheffing kan worden ingetrokken als de tenaamstelling van een voertuig waarvoor ontheffing is verleend, is gewijzigd. Naast de ontheffingen kunnen ondernemers gebruik maken van de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen en subsidies om het wagenpark te verduurzamen. Hiermee worden naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht en zorgt dit ervoor dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen.

Het college verklaart zienswijzen 15.6, 15.7 en 19.1 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.



14. Zienswijzen over ontheffing voor niet-opleggertrekkers

Zienswijze 6.1 en 16.1:

Indieners geven aan dat de gemeente moet vasthouden aan de afgesproken spelregels. Daarnaast hebben indieners de volgende zorgpunten:

- *Ten eerste zorgt het veranderen van de 'spelregels tijdens de wedstrijd' voor onrust en onzekerheid onder ondernemers.*
- *In 2019 is in het Klimaatakkoord gepubliceerd wat de regels zijn. Hier als gemeente eenzijdig van afwijken is niet wenselijk. Indieners hechten aan een landelijk geharmoniseerde aanpak. Een lappendeken aan regelgeving in steden bevordert de verduurzaming van logistiek in binnensteden niet: ondernemers worden niet gemotiveerd om te investeren in duurzame voertuigen als zij het risico lopen dat concurrenten alsnog met oudere dieselveertuigen de binnenstad in mogen. Tegelijkertijd ontstaat de situatie dat je met een bakwagen van 5 tot 8 jaar oud wel toegang hebt tot de ene zero-emissiezone, maar niet in de andere.*
- *Daarbij komt het derde zorgpunt indien er zou worden afgeweken van de vooraf gemaakte afspraken: een aanzienlijk aantal ondernemers heeft al geïnvesteerd in zero-emissie bakwagens en/of in jongere EuroVI-bakwagens om hun werk in de zero-emissiezones op de juiste manier te kunnen blijven doen. Volkomen terecht zullen ondernemers die wel hebben geïnvesteerd in nieuwere of zero-emissie bakwagens aanspraak maken op compensatie, indien overheden toch besluiten om EuroVI-bakwagens met een DET tussen 1-1-2017 en 31-12-2019 toe te laten tot de zero-emissiezones tot 2030.*

Zienswijze 7:

Indiener heeft in zijn functie als manager van een distributiecentrum voor de aanlevering van goederen te maken met verkeersbesluiten van gemeentes waar zij filialen hebben. In 2019 heeft indiener het wagenpark (9 vrachtwagens) verduurzaamd door over te stappen van EURO-5 op EURO-6 bakwagens. Voor zover destijds bekend een duurzame optie om ermee door te kunnen rijden tot uiterlijk 2030.

Nu blijkt dat alleen EURO-6 bakwagens vanaf 2020 worden toegelaten in ZE-zones vanaf 2025. De bakwagens zijn dus enkele maanden "te oud" om in ZE zones te komen, terwijl ze dezelfde uitstoot hebben als andere EURO-6 bakwagens van 2020 en jonger. Indiener is bezig met het verduurzamen van het wagenpark omdat indiener als bedrijf duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan. Maar het is niet duurzaam om nu ineens 9 bakwagens om te wisselen naar ZE-bakwagens. Indiener wil daar graag 2-3 jaar meer tijd voor, mede omdat de bakwagens veel minder kilometers per jaar rijden dan bij transportbedrijven en dus minder snel worden afgeschreven. Het voornemen van het college van Rotterdam, om ook alle andere EURO 6 overige vrachtwagens toe te laten, ondersteunt verzoeker van harte. Dat geeft indiener meer tijd om het wagenpark in stappen verder te verduurzamen, op een duurzame manier.



Zienswijze 20:

Indiener geeft namens zijn client bedaan dat het bedrijf van zijn client aan diverse ondernemers in de binnenstad van Rotterdam bier levert. Daarvoor maakt zij onder meer gebruik van een speciaal voor dit doel gebouwd voertuig: een Euro-6 MAN 3-assige motorwagen met een spoorbreedte van 2.35 meter.

Dit voertuig is speciaal gebouwd voor binnenstedelijke tankleveringen. Dit is geen zero-emissie voertuig. Vanwege de datum Eerste Toelating van 20 oktober 2017 valt het voertuig niet onder de overgangsregeling van artikel 86e, vijfde lid onder c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Voor speciale voertuigen bestaan landelijke overgangsregelingen zoals vermeld in artikel 86e, vijfde lid onder c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RW 1990) jo.86d, vijfde lid onder d RVV 1990. Hoewel dit - net als het voertuig van indiener - allemaal speciaal vervaardigde voertuigen zijn met een bijzonder doel, heeft het voertuig van indiener niet de benodigde carrosseriecode, waardoor het niet onder deze ontheffingscategorie valt. Materieel valt echter niet in te zien waarom een straatveger, betonmixer of hoogwerker wel in aanmerking moet komen voor een overgangscategorie, maar de smalspoor bakwagen niet. Nu het voertuig onder geen van de landelijke overgangsregelingen valt, heeft dit tot gevolg dat na inwerkingtreding van het ontwerpbesluit, het voertuig van indiener per 1 januari 2025 geen toegang heeft tot de ZE-zone. Indiener meent dat zij hierdoor onevenredig wordt benadeeld. De investering voor de benodigde bakwagen is fors - ongeveer 400.000 euro. Omdat deze smalle bakwagen alleen voor de binnenstedelijke leveringen wordt gebruikt, is het kilometrage vrij laag. Daarom hanteert indiener een inzetduur van 12 jaar. Na inwerkingtreding van uw voorgenomen verkeersbesluit, wordt deze termijn in dit geval teruggebracht tot slechts iets meer dan zeven jaar. Indiener heeft kennisgenomen van het voornemen om lokale ontheffingen te verlenen voor categorieën vrachtauto's met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020. Een dergelijke ontheffing voor het voertuig van indiener zou het nadelige gevolg van uw ontwerpbesluit ten aanzien van dit voertuig voor indiener grotendeels wegnemen, indien dit tot gevolg heeft dat indiener met dit voertuig tot 31 december 2029 toegang zou blijven hebben tot de ZE-zone. Indiener heeft eveneens kennisgenomen in de media van bezwaren die tegen deze algemene ontheffingsmogelijkheid bestaan. Daarom verzoekt indiener u ook met het vorenstaande rekening te houden bij het bepalen van het ontheffingenbeleid waarin de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een dergelijke ontheffing wordt vastgelegd. Indiener verzoekt om aanpassing van het verkeersbesluit op zodanige wijze dat indiener tot en met 31 december 2029 toegang behoudt tot de ZE zone met de door haar speciaal omgebouwde smalspoor bierwagen, dan wel te voorzien in een ontheffingsmogelijkheid voor dit voertuig waarmee eveneens de toegang tot de ZE zone met dit voertuig tot 31 december 2029 mogelijk blijft".

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Het college stelt vast dat de wettelijke overgangsregeling voor vrachtauto's inhoudt dat opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot uiterlijk 1 januari 2030 en alle overige vrachtauto's (de niet-opleggertrekkers) emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in mogen rijden. In het ontwerp-verkeersbesluit staat het voornemen van het college om een aanvullende



ontheffingsmogelijkheid uit te werken voor niet-opleggertrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020.

Het college stelt vast dat er naar aanleiding van dit voornemen zowel afkeurende als instemmende zienswijzen zijn ingediend op dit punt.

Inmiddels is door de UAS-partijen gezamenlijk besloten om voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) een aanvulling te maken op de wettelijk geldende overgangsregels. Deze aanvulling bestaat eruit dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 toegang hebben tot de nul-emissiezones tot 1 januari 2028. Aanleiding voor deze aanvulling zijn de vele gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en de inspraakacties op de verschillende ontwerp-verkeersbesluiten van gemeenten. Uit deze reacties is naar voren gekomen dat de afschrijftermijn voor bakwagens in de praktijk langer blijkt dan de overgangsregeling toelaat waarmee de (financiële) haalbaarheid van het vervangen van de bakwagens bijna niet haalbaar is. Door ondernemers zijn zorgen geuit over de haalbaarheid en betaalbaarheid van uitstootvrije bakwagens, ook die met specifieke opbouw. Hierbij gaat het ook om ondernemers waarvan logistiek niet de kern van hun bedrijf is, maar transport wel een essentieel onderdeel vormt van hun bedrijfsvoering.

Het college heeft de zienswijzen voor en tegen de aanvullende Rotterdamse ontheffing voor niet-opleggertrekkers zoals opgenomen in het ontwerp-verkeersbesluit afgewogen en heeft daarbij ook de overeenstemming die tussen alle betrokken UAS-partijen is bereikt, betrokken. Het college heeft besloten om zich te conformeren aan dit landelijke compromis en neemt daarom in het definitieve verkeersbesluit op dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 tot 1 januari 2028 via een algemene ontheffing automatisch toegang krijgen tot de nul-emissiezone. Dit zorgt ervoor dat deze voertuigen drie jaar langer de nul-emissiezone kunnen betreden dan eerder werd voorgesteld. Ondernemers hebben hierdoor langer de tijd om de overstap naar nul-emissie transport te maken of hun bedrijfsvoering aan te passen. Het college is van oordeel dat de verruiming op een wijze plaatsvindt waarbij de prikkel om te verschonen niet wordt weggenomen en ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel deels overgestapt zijn.

Het college verklaart de zienswijzen 6.1, 7, 16.1 en 17 gezien het voorgaande deels gegrond en zal het definitieve verkeersbesluit aanpassen in die zin dat een algemene ontheffing wordt verleend voor niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 waarmee deze voertuigen tot 1 januari 2028 toegang krijgen tot de nul-emissiezone.



15. Zienswijzen over onderbouwing en extern onderzoek

Zienswijze 1.1:

Uit een rapport van Buck Consultants International (BCI), van augustus 2023 blijkt dat de maatschappelijke baten (in de periode 2023 tot 2050) opwegen tegen de maatschappelijke kosten door de nul-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten zijn 350 tot 380 miljoen euro (voornamelijk door minder NOx). Daarmee is het volgende de gemeente Rotterdam een 'no regret' maatregel. Belangwekkend is hoe de voordelen uitvallen voor vrachtwagens tegenover bestelauto's. Dat is niet onderzocht?

Zienswijze 1.2:

BCI heeft niet gekeken naar het structurele verschil in kosten en investeringen voor kleine versus grote ondernemers, de toegang tot financiering en de impact van de rijbewijsperikelen voor ondernemers. De zero emissie zone verandert het speelveld voor met name de kleine ondernemers in de regio. BCI heeft bij de berekening van de maatschappelijke baten ook gerekend met de voertuigen die ontheffing of vrijstelling krijgen. De onderbouwing op basis van het aantal voertuigen (en daarmee de noodzakelijke investeringen) ontbreekt echter in het rapport van BCI; om hoeveel bestelauto's en vrachtwagens gaat het in 2030?"

Zienswijze 1.3:

Kan de gemeente de percentages 'vrijstellingen en ontheffingen' onderbouwen. CBS komt tot andere data over voertuigen die minder dan 12 keer per jaar binnen de Rotterdamse zero emissie zone komen (circa 30%). Ook is een verschuiving van N1 naar M1 voertuigen te verwachten. Dit heeft grote gevolgen voor de BCI-berekening. Minder voertuigen zullen uitstootvrij zijn.

Zienswijze 1.4:

Landelijk is er nog steeds enige onduidelijkheid over de zero emissie zone voor zware vrachtwagens. In 2024 volgen nog twee evaluatiemomenten. Ook is de handhaving op buitenlandse kentekens niet geregeld. De gemeente Amsterdam onderzoekt bijvoorbeeld nog of HVO of BioLNG alternatieven kunnen zijn. Ook de nieuwe Euro7 normen (voor dieselveertuigen) gaan belangrijke gezondheidswinst opleveren. Die alternatieven zijn niet meegewogen.

Zienswijze 1.5:

Indiener hoort van dealerorganisaties dat ze (nu bovendien het BPM verschil verdwijnt met ingang van 1 januari 2025) klanten adviseren een diesel bestelbus voor personenvervoer te nemen categorie M1 en die eventueel om te bouwen.

Zeker in de bouw waar ze al met meer personen met een beetje goederen (zoals schilders en stucadoors) rijden is dat een 'oplossing'. Ook servicelogistieke bedrijven kiezen steeds vaker



voor diesel personenauto (station). Deze voertuigen vallen niet onder de regels voor zero emissie zones. Wat betekenen deze zaken voor de plannen die u voorstelt. Zeker de 'escape' naar M1 lijkt me, gezien de doelstellingen van de uitstootvrije plannen, ongewenst.

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor de ingebrachte zienswijzen. Het college geeft aan dat Buck Consultants International (BCI) in het rapport 'Effectstudie ZE-zone bestel- en vrachtauto's Rotterdam' van 10 augustus 2023 de maatschappelijke baten in beeld heeft gebracht: €331 miljoen klimaat-baten en €137,3 miljoen luchtkwaliteit-baten. BCI heeft deze baten nader uitgesplitst voor bedrijfs- en vrachtverkeer. De maatschappelijke baten zijn als volgt toe te delen:

Type voertuig	Maatschappelijke baten (in miljoen euro)	
	Klimaat	Luchtkwaliteit
Bedrijfsverkeer	197	73
Vrachtverkeer	134	64

BCI gebruikt een methode op basis van de totale gebruikskosten per kilometer (Total Cost of Ownership (TCO)). In deze methode zijn de kosten en investeringen verwerkt. Hierin is geen onderscheid gemaakt tussen kleine en grote bedrijven. Voor dit onderzoek is dit ook niet relevant. De toegangsregels van de nul-emissiezone bieden een gelijk speelveld voor alle ondernemers die met een bedrijfs- en vrachtauto in de zone komen.

De overgangsregeling, vrijstellingen, ontheffingen, subsidies en andere financiële voordelen, maken het voor kleine en grote bedrijven haalbaar.

Het college stelt daarnaast vast dat in het rapport van BCI 'Effectstudie ZE-zone bestel- en vrachtauto's Rotterdam' van 10 augustus 2023 voor de onderbouwing van het aandeel uitstootvrije voertuigen wordt verwezen naar het DCMR-rapport 'Onderzoek effect ZE-zone. Onderbouwing verkeersbesluit ZE-zone Rotterdam, van 15 augustus 2023. In bijlage 3 van dit rapport 'Verantwoording samenstelling bestel- en vrachtverkeer' is de onderbouwing van de aannamen voor de verschoning van het wagenpark tot 2030 beschreven. Hierbij is rekening gehouden met overtredingen, de overgangsregeling, vrijstellingen en eventuele ontheffingen.

In nationale wetgeving en het verkeersbesluit zijn de toegangsregels, overgangsregelingen en vrijstellingen opgenomen. In het ontheffingenbeleid staan de ontheffingsmogelijkheden en de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een ontheffing. Handhaving gebeurt op kenteken van het chassis, niet op opbouw of aanhanger. De nul-emissiezone geldt ook voor buitenlandse voertuigen. De handhaving op buitenlandse voertuigen zal fysiek gebeuren door BOA's. Zij kunnen buitenlandse voertuigeigenaren bekeuren indien de BOA bij controle van het kentekenbewijs een overtreding heeft geconstateerd. Om buitenlandse voertuigen geautomatiseerd te handhaven is toegang nodig tot buitenlandse voertuigregistraties. Rotterdam is in gesprek met het Rijk en de Europese Unie voor Europese regelgeving.

De door indiener genoemde alternatieven hebben alsnog uitstoot en dus milieubelasting. In het stedelijk gebied van Rotterdam kiest de gemeente voor nul-emissie, omdat dit een positiever effect heeft op luchtkwaliteit en CO₂ uitstoot. In het stedelijk gebied gaat het om kortere afstanden en kleinere voertuigen, die relatief eenvoudig over kunnen stappen naar uitstootvrije voertuigen. Bovendien sluit de gemeente daarmee aan bij de afspraken uit de nationale uitvoeringsagenda stadslogistiek.



Het college verwacht dat de verschuiving van bedrijfsauto (N1) naar personenauto (M1) in absolute aantallen beperkt blijft en daarmee de invloed op de verwachte milieueffecten niet significant is. Ondernemers rijden meestal in een bedrijfsauto vanwege de grote laadruimte van het voertuig. Een personenauto heeft een veel kleinere laadruimte. Ook verwacht het college niet dat in grote getalen personenauto's worden omgebouwd, aangezien dit een voor de meeste ondernemers een suboptimale oplossing biedt en dit eveneens om een investering vraagt.

Het college verklaart de zienswijzen 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit naar aanleiding van deze zienswijzen aan te passen.



16. Zienswijzen over zware elektrische bedrijfsauto's/vrachtauto en Rijbewijs B/C

Zienswijze 1.6:

Indiener geeft aan dat er de laatste dagen problemen blijken te zijn met zowel het rijbewijs voor zware elektrische bestelauto's. Vorige week woensdag vroeg BOVAG in de landelijke media-aandacht voor het verlopen op 1 oktober 2023 van een uitzonderingsregel waardoor je voor rijden met de zwaardere elektrische bestelauto's voortaan een vrachtwagenrijbewijs (C-rijbewijs) nodig hebt. Dat leidde de dag erop tot een motie in de Tweede Kamer van D66 en een toezegging van minister Harbers. Er is mogelijk nog een aanvullend probleem met de zwaardere bestelauto's. Ze vallen in de cat. N2. Oftewel vrachtauto. Hierdoor mogen zij niet doorrijden bij vrachtautoverboden (C7 verkeersbord) die in veel binnensteden staan. Ook is er dan onder meer een tachograafplicht, maar veel meer (kostenverhogende) zaken.

Zienswijze 5.3:

Indiener geeft aan dat op dit moment een rijbewijs B niet meer voldoende is bij het rijden van een zware elektrische bestelbus. Dit betekent dat boven op de € 60.000 wellicht nog een kostenpost van ca. € 2500 komt voor het behalen van een rijbewijs C. Het gaat dan nog niet eens over de voorwaarden die aan dit rijbewijs worden gesteld, zoals het krijgen van Code 95. Hiervoor is bij- en nascholing nodig.

Reactie van het college:

Het college dankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. De zienswijzen kunnen worden samengevat dat indieners vrezen dat voor het rijden van zwaardere elektrische bedrijfsauto's voortaan een vrachtwagenrijbewijs nodig is.

Het college stelt vast dat de gemeente niet gaat over de eisen die aan het gebruik van voertuigen gesteld worden maar dat dit is vastgelegd in landelijke en Europese regelgeving. Regelgeving over wanneer wel en wanneer niet met een rijbewijs B een zwaardere bedrijfsauto bereden mag worden valt daarmee dus formeel buiten de bevoegdheid van het college. Het college wijst er wel met nadruk op dat deze kwestie nog volop in ontwikkeling is en in de belangstelling staat bij brancheorganisaties en de Tweede Kamer. Het college verwijst in dit licht naar antwoorden van minister Harbers (Ministerie van I & W) van 6 december 2023 <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D48247> naar aanleiding van vragen van het kamerlid Van Ginneken. Uit de beantwoording valt op te maken dat het gedogen van bestuurders zonder rijbewijs C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 en een tachograaf van elektrisch aangedreven bedrijfsauto's met een Toegestane Maximum Massa tot en met 4.250 kg bestemd voor goederenvervoer in ieder geval wordt verlengd tot 1 juli 2024. Recentelijk zijn er opnieuw kamervragen gesteld: Het bericht dat het Europees Parlement heeft ingestemd met een nieuwe rijbewijsrichtlijn | Tweede Kamer der Staten-Generaal. Zolang de nationale en Europese regelgeving onvoldoende soelaas biedt voor ondernemers, geldt in algemene zin dat ondernemers onder voorwaarden in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het definitieve verkeersbesluit vastgesteld en gepubliceerd.



Het college verklaart deze zienswijzen 1.6 en 5.3 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit aan te passen.



17. Zienswijzen over slimme logistiek

Zienswijze 5.4:

Indiener laat als markthandelaar weten dat er in de adviezen wordt gesproken over slimme logistiek, helaas is dit voor indiener niet mogelijk.

Zienswijze 6.5 en 16.5:

Zorg, samen met de provincie en de (vertegenwoordigers van) de logistieke sector voor voldoende ruimte voor stads- en regiohubs op strategische locaties. Benadruk daarbij het belang van 'ruimte voor logistiek'. Op de website stadshubs.nl kan er worden ingezien vanaf welke plekken zero-emissie bevoorrading mogelijk is door logistieke ondernemers.

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Het college stelt vast dat in de Omgevingsvisie van Rotterdam "De Veranderstad, werken aan een wereldstad voor iedereen" uit 2011 is benoemd dat fysieke ruimte nodig is om de transitie naar slimme en schone stadslogistiek in goede banen te leiden. Er is aangegeven dat er een fijnmazig netwerk van logistieke stads- en wijkhubs nodig is. In de Omgevingsvisie staat ook dat de gemeente op zoek gaat naar ruimte voor logistieke wijkhubs en rekening houdt met logistieke afwikkeling bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwen. Het college heeft daarnaast sinds kort ook personele capaciteit beschikbaar gesteld om invulling te geven aan deze beleidsdoelstelling. Afgelopen jaar is het onderwerp ook twee keer besproken met de partners uit het Convenant ZES in de adviesgroep stadslogistiek. Het college constateert daarnaast dat er ook nog veel geoptimaliseerd kan worden met de slimme logistieke oplossingen. Bij het vaststellen van de contour van de nul-emissiezone heeft het college ervoor gekozen om bedrijventerreinen met een (potentiële) logistieke functie vlak tegen de Ring van Rotterdam buiten de zone te houden zodat daar kansen ontstaan vanuit de markt om logistieke hubs te realiseren. Het college realiseert zich dat niet in iedere bedrijfsvoering slimme logistieke oplossingen mogelijk zijn. In die gevallen zal de overstap naar een uitstootvrij voertuig dan nodig zijn.

Het college verklaart zienswijze 5.4, 6.5 en 16.5 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit aan te passen.



18. Zienswijzen over overige vervuilers

Zienswijze 5.7:

Indiener stelt voorop te begrijpen dat gemeenten iets moeten doen aan de CO₂-uitstoot in hun binnensteden. Maar voor Rotterdam zou indiener ook de Cruiseschepen dan weren van de Wilhelminakade, zolang ze niet gebruik maken van walstroom. Begin bij de grote ondernemers en niet bij de kleine die het in deze tijd al erg zwaar hebben.

Zienswijze 9:

Indiener geeft aan dat er geen aandacht wordt besteed aan de betonmixers die gemonteerd staan op een trailer en worden aangedreven door een dieselmotor. De betonmixers worden als gezegd aangedreven door een dieselmotor die aan geen enkele euronorm hoeft te voldoen. Zo komt het dat ruim 80% van de dieselmotoren die een betonmixer aandrijven nog een Euro 3 norm heeft, ja zelfs een Euro 2 komt regelmatig voor. Al ruim drie jaar bestaat daar een heel goed alternatief voor namelijk de elektrisch aangedreven betonmixeroplegger. De milieuwinst ten opzichte van rijdende trailers/opleggers is enorm: 1/ geen uitstoot (zero emissie) van stikstof en CO₂, en veel minder lawaai, ten opzichte van de euro 3 motoren wat ook voor de omwonenden een groot voordeel is. Daarnaast is de meerprijs van de elektrisch aangedreven betonmixeroplegger ten opzichte van de diesel aangedreven betonmixer slechts vier jaar. Daarom zou indiener willen pleiten om in het verkeersbesluit op te nemen dat betonmixeropleggers aan dezelfde norm dienen te voldoen als bestelwagens en dus zero emissie moeten zijn.

Zienswijze 15.5:

Indiener geeft aan dat het vervangen van zijn auto vele malen slechter voor het milieu dan dat hij hem op rijdt.

Zienswijze 17.3:

Indiener geeft aan dat er tegenwoordig dieselmotoren zijn die 1 op 100 rijden. Dus indiener vraagt zich af waarom je iedereen moet verplichten elektrisch te rijden. Terwijl diesel ook een bijdrage kan leveren aan het schone lucht probleem zonder overbelasting van het net, beter te recyclen geen accu's als afval en belastende lithium winning. En je sluit niet een hele bevolkingsgroep uit om te werken in de stad. Want uiteindelijk willen ook de mensen in de red apple dat hun toilet vervangen wordt. Ten eerste het hele productieproces van elektrische auto's is ontzettend milieubelastend, lithium ion accu's zijn brandgevaarlijk en wat te doen met oude accu's... daar is allemaal niet over nagedacht."

Reactie van het college:

Het college dankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Het college stelt allereerst vast dat Rotterdam met eigen maatregelen geen directe invloed kan uitoefenen op de uitstoot van schadelijke stoffen buiten de stad. Daarom wordt intensief met het Rijk en andere partners samengewerkt om ook deze uitstoot aan te pakken. Deze samenwerking is vastgelegd in het Schone Lucht Akkoord. Om de uitstoot van de binnenvaart te verminderen, is een succesvol project opgestart met de Provincie Zuid-Holland, de toenmalige Stadsregio



en het Havenbedrijf. Ook wordt, samen met het Havenbedrijf, een gezamenlijke strategie- en ontwikkelprogramma gevoerd om walstroom voor zeeschepen te versnellen en op te schalen.

De uitstoot door stedelijk verkeer heeft een belangrijke invloed op de luchtkwaliteit langs wegen en straten en daarmee op de directe leefomgeving van bewoners. De gemeente heeft daar wel de mogelijkheid om zelfstandig beleid te maken om de negatieve invloed van verkeer in Rotterdam te beperken.

Voor wat betreft de zienswijze die toeziet op betonmixers die gemonteerd staan op een trailer geeft het college aan dat het verkeersbesluit alleen toeziet op de rijdende voertuigen en niet op opleggers en aanhangers.

Voor wat betreft de zienswijze die toeziet op zuinige dieselauto's overweegt het college dat deze voertuigen nog steeds meer CO₂ en luchtverontreinigende stoffen uitstoten dan nul-emissievoertuigen.

Voor wat betreft de zienswijze die toeziet op de productie van batterijen overweegt het college dat de productie van accu's weliswaar milieubelasting met zich meebrengt, maar dat dit op de gehele levensduur van een elektrische auto ruimschoots gecompenseerd wordt. Ook met de huidige elektriciteitsmix bespaart een batterij elektrische auto 60% CO₂ ten opzichte van een brandstofauto en dit groeit elk jaar met de groei van duurzame elektriciteitsopwekking.

Het college verklaart zienswijzen 5.7, 9, 15.5 en 17.3 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit aan te passen.



19. Zienswijzen over belangenafweging

Zienswijze 17.1:

Indiener geeft aan dat de gemeente er moet zijn voor alle Rotterdammers, niet alleen voor de mensen rond de Coolsingel. Daarbij is schonere lucht natuurlijk relatief. En als er een enquête is met de vraag wilt u schonere lucht in de stad dan zegt iedereen ja... maar daarbij wordt wel makkelijk de 2e vraag vergeten te stellen. Wilt u schonere lucht en 1,5 jaar extra leven aan t einde van uw leven als u nu deze dingen ervoor op moet geven in uw "duurdere" jaren. Zelfde nu met 1 baans Pleinweg Maastunnel 's-Gravendijkwal... Indiener woont op de Pleinweg heeft nu schonere lucht dus leeft hij 1,5 jaar langer maar moet nu elke dag 30 min in de file staan naar huis... dat is geen vooruitgang.

Zienswijze 18.7:

"Onevenredigheid"

De gemeente stelt dat de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies zoals in het ontwerp verkeersbesluit zijn beschreven, maken dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. In de brief van indiener wordt echter duidelijk dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit onvoldoende verzacht worden, dat de overwegingen in het verkeersbesluit op willekeurige wijze tot stand lijken te zijn gekomen en dat het verkeersbesluit op meerdere vlakken een ongelijk speelveld voor ondernemers tot gevolg heeft. Zodoende is er onvoldoende basis voor het nemen van dit verkeersbesluit.

Zienswijze 19.5:

Indiener verzoekt de gemeente dringend om de bezwaren mee te nemen bij de vaststelling van het definitieve verkeersbesluit. Gezien de bedrijfsvoering van het verhuisbedrijf en de grote maatschappelijke rol die het bedrijf heeft in het leven in de stad is indiener van mening dat de nadelige gevolgen van dit verkeersbesluit niet opwegen tegen de beperkte winst die zal bereikt door het terugdringen van de schadelijke uitlaatgassen van de verhuisauto's.

Reactie van het college:

Het college dankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Het college stelt allereerst vast dat in het RVV 1990 diverse overgangsregelingen en vrijstellingen zijn opgenomen om de nul-emissiezones in Nederland zo in te voeren dat de meeste ondernemers voldoende tijd hebben om te anticiperen op de nul-emissiezone. De overgangsregelingen zijn gebaseerd op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten. Maar ook de fiscale voordelen en de subsidieregeling voor de aanschaf van een elektrische bedrijfs- of vrachtauto zijn onderdeel van het uitgangspunt dat de nul-emissiezone voor iedere ondernemer haalbaar moet zijn. Het college geeft daarnaast aan dat op gemeentelijk niveau ontheffingenbeleid wordt vastgesteld waarmee de verkeersmaatregel ook wordt verzacht. Het college is van mening dat daarmee wel degelijk een evenwichtige belangenafweging aan het ontwerp-verkeersbesluit ten grondslag is gelegd.



Ten aanzien van zienswijze 17.1 is het college van mening dat algemene milieu- en gezondheidsbelangen voor de gehele Rotterdamse bevolking prevaleren boven mogelijke nadelige gevolgen die individuele personen kunnen ondervinden. Het treffen van een verkeersmaatregel is daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven uitgaande van een gedegen belangenafweging en proportionaliteit. Beide zijn naar mening van het college voldoende onderbouwd.

Het college verklaart de zienswijzen 17.1, 18.7 en 19.5 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit aan te passen.



20. Zienswijzen over goed voorbeeld geven

Zienswijze 6.3 en 16.3:

Geef als gemeente het goede voorbeeld door goederen duurzaam te laten bezorgen en hier een reële prijs voor te betalen. Laat met het gemeentelijke wagenpark ook zien wat er mogelijk is door voor te sorteren op de zero-emissie zone en bij investeringen in het wagenpark te kiezen voor de zero-emissie variant.

Reactie van het college:

Het college bedankt indieners voor de ingebrachte zienswijzen. Het college geeft aan dat de gemeente het belangrijk vindt om duurzaam te opereren. Zo wordt bij het uitzetten van opdrachten waarbij externe partijen goederen leveren aan de gemeente Rotterdam, in beginsel geëist dat het transport vanaf 2025 uitstootvrij wordt uitgevoerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de proportionaliteit van dit beginsel en de beschikbaarheid en betaalbaarheid uitstootvrije voertuigen.

Daarnaast laat het college weten dat in het gemeentelijk wagenpark hard wordt gewerkt aan verduurzaming en daar waar inmiddels mogelijk uitstootvrije (werk)voertuigen worden besteld. Op dit moment zijn de gemeentelijke personenwagens voor bijna 100% en de gemeentelijke lichte bedrijfsvoertuigen voor meer dan de helft uitstootvrij. In het zware segment zijn er op dit moment al 6 huisvuilophaalwagens en 15 veegmachines uitstootvrij en op korte termijn wordt er een groot aantal emissieloze huisvuilophaalwagens, bedrijfsauto's en zware pick-ups besteld, zodat er ook opschaling in het zware segment plaatsvindt. Het college geeft aan dat de doelstelling van de gemeente erop is gericht om ook het gehele gemeentelijke wagenpark in 2030 uitstootvrij te laten rijden.

Het college neemt zienswijzen 6.3 en 16.3 voor kennisgeving aan.



21. Zienswijzen over monitoring

Zienswijze 1.7:

Indiener vraagt hoe de gemeente Rotterdam omgaat met de monitoring op de maatregelen na 2025 en wat dat vraagt voor de administratieve last van bedrijven.

Reactie van het college:

Het college bedankt indiener voor de ingebrachte zienswijze. De invoering van de nul-emissiezone is onderdeel van het samenhangende actieprogramma Slimme en schone stadslogistiek van de gemeente Rotterdam. Dit programma kent een looptijd tot ten minste 2030. Elk jaar wordt de voortgang van alle acties, en dus ook van de invoering van de nul-emissiezone, gerapporteerd aan de Rotterdamse convenantspartijen en de gemeenteraad. Daarnaast wordt de toename van uitstootvrije voertuigen, in relatie tot fossiel aangedreven voertuigen met verschillende emissieklassen, jaarlijks gemonitord. Dit vraagt geen extra lasten van bedrijven, anders dan de eigen acties die bedrijven hebben toegezegd en die beschreven zijn in het genoemde actieprogramma.

.

Het college neemt zienswijze 1.7 ter kennisneming aan.



22. Zienswijze over procedure

Zienswijze 10.3:

Indiener geeft aan dat in het overleg van 15 juni 2023 met de gemeente de volgende afspraken zijn gemaakt:

-De gemeente zal eventueel beschikbare aanvullende informatie over de beweegredenen voor het aanpassen van de zone voor andere bedrijfslocaties verstrekken. Indiener is in principe geïnteresseerd in het analyseren van de casus.

- De gemeente zal bezien of en hoe ze kan meewerken aan een analyse van de ANPR-gegevens en een publicatie van de resultaten op Logistiek 010.

Indiener heeft na de bespreking niet meer over vernomen. Per e-mail van 29 augustus jl. is de gemeente verzocht om een reactie. Een inhoudelijke reactie is echter niet ontvangen. Dit acht indiener procedureel onzorgvuldig."

Reactie van het college:

Het college bedankt indiener voor de ingebrachte zienswijze en beschouwt deze als een klacht over de gevoerde procedure. Het college stelt vast dat er tussen de gemeente en indiener, als partner van het convenant ZES, op 15 juni 2023 een gesprek heeft plaatsgevonden. Het college betreurt het dat er geen goede follow-up is gegeven aan de tijdens dat overleg gemaakte afspraken en dat er pas nadat indiener hierover een reminder stuurde op 8 september 2023 is gereageerd door de gemeente. Het college constateert dat ook nadien contact is geweest met indiener. Het college hecht er ook waarde aan om in gesprek te blijven met indiener. Mocht de beantwoording van de genoemde punten naar het oordeel van indiener nog steeds onvoldoende zijn, dan wijst het college indiener erop dat buiten deze zienswijzeprocedure om een aparte gemeentelijke klachtenprocedure openstaat waar indiener over de gevoerde procedure een klacht kan indienen.

Het college verklaart zienswijze 10.3 ongegrond en ziet geen reden om het verkeersbesluit aan te passen.