

# **Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp verkeersbesluiten nul-emissiezone en milieuzone**

gemeente Eindhoven  
Ruimtelijk Beleid en Ontwikkeling  
Definitief  
mei 2024

Colofon

Uitgave  
Gemeente Eindhoven

Datum  
19 mei 2024

## Inhoudsopgave

### Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Algemeen</b>	<b>6</b>
<b>1.1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>1.2.</b>	<b>De procedure</b>	<b>7</b>
<b>1.3.</b>	<b>Overzicht van zienswijzen</b>	<b>8</b>
<b>1.4.</b>	<b>Reactie en conclusie van college</b>	<b>10</b>
<b>1.5.</b>	<b>Definitief verkeersbesluit en verdere invoering</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Zienswijzen op ontwerp verkeersbesluit nul-emissiezone</b>	<b>13</b>
<b>2.1.</b>	<b>ZIENSWIJZE WAARIN DE UITSTOOTSVRIJE ZONE WORDT GESTEUND</b>	<b>13</b>
<b>2.2.</b>	<b>ZIENSWIJZE OVER DE ONDERBOUWING VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE</b>	<b>13</b>
2.2.1.	Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO <sub>2</sub>	13
2.2.2.	Proportionaliteit van de maatregel	14
2.2.3.	Effectiviteit van de maatregel	17
2.2.4.	Het probleem wordt slechts verplaatst	18
<b>2.3.</b>	<b>ZIENSWIJZEN OVER DE OMVANG VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE</b>	<b>19</b>
2.3.1.	Keuze voor zone in gebied binnen de Ring	19
2.3.2.	Bedrijventerreinen binnen de zone	21
<b>2.4.</b>	<b>ZIENSWIJZE OVER (ALTERNATIEVE) TOELATINGSEISEN</b>	<b>22</b>
2.4.1.	Aandachtspunten bij toelatingseisen	22
2.4.2.	Alternatieve toelatingseisen voor voertuigen	24
<b>2.5.</b>	<b>SPECIFIEKE GEVOLGEN VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE</b>	<b>25</b>
2.5.1.	Financiële gevolgen voor ondernemers/ondernemingen	25
2.5.2.	Gevolgen voor specifieke groepen ondernemers	26
2.5.3.	Gevolgen voor de concurrentiepositie	28
2.5.4.	Negatieve gevolgen voor eigenaren die bestelbus particulier gebruiken	30
2.5.5.	Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners	31
<b>2.6.</b>	<b>ZIENSWIJZEN OVER ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN</b>	<b>32</b>

2.6.1. Geleidelijke uitfaseren fossiele voertuigen	32
2.6.2. Veelrijders aanpakken	33
2.6.3. Duurzame brandstoffen	33
<b>2.7. ZIENSWIJZEN OVER MOMENT VAN INVOERING</b>	<b>34</b>
2.7.1. Maatregel komt te vroeg	34
<b>2.8. ZIENSWIJZEN OVER COMMUNICATIE, PARTICIPATIE EN INSpraak</b>	<b>35</b>
2.8.1. Communicatie	36
2.8.2. Participatie en inspraak	37
<b>2.9. ZIENSWIJZEN OVER EEN RELATIE TOT ANDERE MAATREGELEN</b>	<b>38</b>
2.9.1. Stimuleren alternatieven	38
2.9.2. Ambitie nul-emissie binnen de Ring voor alle vervoerwijzen in 2030	38
<b>2.10. ZIENSWIJZEN OVER ELEKTRISCH RIJDEN</b>	<b>39</b>
2.10.1. Algemene zorgen over elektrisch rijden	39
2.10.2. Elektrische voertuigen zijn niet beschikbaar	40
2.10.3. Voertuigen zijn duur	40
2.10.4. Elektrische voertuigen zijn schadelijk en gevaarlijk	41
2.10.5. Rijbewijs/tachograaf/wegenbelasting	42
2.10.6. Technische stand van zaken	43
<b>2.11. ZIENSWIJZEN OVER LADEN</b>	<b>44</b>
2.11.1. Onvoldoende aanbod van laadinfrastructuur	44
2.11.2. Problemen met netcongestie	45
<b>2.12. ZIENSWIJZEN OVER FLANKEREND BELEID</b>	<b>46</b>
2.12.1. Ontheffingen voor rolstoeltoegankelijke voertuigen	46
2.12.2. Ontheffingen kampeervoertuigen	48
2.12.3. Maatwerk voor specifieke groepen	48
2.12.4. Uitzondering benzine en/of weinig rijden	48
2.12.5. Planning loket ontheffingen	49
2.12.6. Financiële ondersteuning	49
<b>2.13. ZIENSWIJZEN OVER SCHADE</b>	<b>49</b>
2.13.1. Nadeelcompensatie	49
<b>3 Zienswijzen op ontwerp-verkeersbesluit milieuzone diesel personenauto</b>	<b>51</b>
<b>3.1. Zienswijze waarin de milieuzone wordt gesteund</b>	<b>51</b>
<b>3.2. Onderbouwing van de milieuzone</b>	<b>51</b>

<b>3.3.</b>	<b>Omvang van de milieuzone</b>	<b>52</b>
<b>3.4.</b>	<b>Alternatieve toelatingseisen</b>	<b>52</b>
<b>3.5.</b>	<b>Specifieke gevolgen van de milieuzone</b>	<b>52</b>
<b>3.6.</b>	<b>Alternatieve oplossingen</b>	<b>53</b>
<b>3.7.</b>	<b>Moment van invoering</b>	<b>54</b>
<b>3.8.</b>	<b>Communicatie, participatie en inspraak</b>	<b>54</b>
<b>3.9.</b>	<b>Elektrisch rijden</b>	<b>55</b>
<b>3.10.</b>	<b>Flankerend beleid</b>	<b>55</b>
<b>3.11.</b>	<b>Schade</b>	<b>55</b>
<b>3.12.</b>	<b>Handhaving, monitoring en bebording</b>	<b>56</b>

## 1 Algemeen

### 1.1. Inleiding

De gemeente Eindhoven wil de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen als gevolg van de mobiliteit in de stad verminderen. Een belangrijke maatregel om de doelen te bereiken is per 2025 de uitbreiding van de bestaande milieuzone en de invoering van een nul-emissiezone binnen de ring voor vracht- en bestelvoertuigen.

De gemeenteraad van Eindhoven heeft op 16 september 2020 onder meer besloten in te stemmen met:

- een stapsgewijze en maatschappelijk gedragen aanscherping van de milieuzone binnen de Ring van Eindhoven in de periode 2020-2025;
- per 1 januari 2025 het toegangsregime van de milieuzone uit te breiden met dieselpersonenauto's met tenminste emissieklasse 5;
- in lijn met het Klimaatakkoord en de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek het per 1 januari 2025 invoeren van een nul-emissiezone voor het gehele gebied binnen de Ring voor vrachtauto's en bedrijfsauto's ingericht voor goederenvervoer.

De invoering van de nul-emissiezone voor vracht- en bestelvoertuigen en de uitbreiding van de milieuzone voor dieselpersonenauto's maken onderdeel uit van het stappenplan 'Nul-emissiezone binnen de Ring' dat zich richt op het 'verschonen van gemotoriseerd verkeer'. Met deze verschoningsmaatregelen worden andere mobiliteitsmaatregelen versterkt. Denk hierbij aan het autoluw maken van het centrum en het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik en van deelsystemen. Ook heeft Eindhoven op 9 februari 2021 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, andere gemeenten en belangenorganisaties. Met de ondertekening heeft Eindhoven zich gebonden aan landelijke afspraken om stappen te zetten naar de invoering van de nul-emissiezone.

De maatregelen zijn noodzakelijk om de klimaatdoelstelling te realiseren, met als doel 55% minder CO uitstoot vanuit mobiliteit in 2030 ten opzichte van de situatie in 1990. Op advies van de GGD, het Longfonds en in navolging van andere gemeenten is in het bestuursakkoord 2022 – 2026 opgenomen dat Eindhoven ernaar streeft om in 2030 te voldoen aan de WHO-norm voor luchtkwaliteit. Eindhoven heeft zich daarnaast gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord. Samen met de Rijksoverheid, de provincies en andere gemeenten streeft Eindhoven op grond van dit akkoord naar het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Een belangrijk uitgangspunt van het Schone Lucht Akkoord is met deze gezondheidswinst 5 extra levensmaanden te realiseren.

In eerdere documenten en communicatie is zowel gesproken met de term nul-emissiezone als zero-emissiezone. Hiermee wordt dezelfde maatregel bedoeld. Omwille

van duidelijkheid en de samenhang met het verkeersbesluit wordt in dit document consequent de term nul-emissiezone gehanteerd. Dit is conform het gebruik van de term in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990).

## **1.2. De procedure**

### **Uniforme openbare voorbereidingsprocedure**

Voor de aanscherping van de milieuzone en invoering van een nul-emissiezone zijn op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 verkeersbesluiten vereist. Het college is op grond van artikel 18, eerste lid, sub d. van deze wet bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten. Gemeente Eindhoven heeft ervoor gekozen om dit te doen op basis van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Deze uitgebreide procedure stelt de gemeente in staat het besluitvormingsproces zorgvuldig te doorlopen. Aan de hand van ontvangen zienswijzen kan vooraf een inventarisatie van de belangen plaatsvinden, waarna een goede belangenafweging kan worden gemaakt ten behoeve van de definitieve besluitvorming. Alle betrokken doelgroepen zijn bij de terinzagelegging van de ontwerp-verkeersbesluiten zo gericht mogelijk geïnformeerd op de invoering van de nul-emissiezone en uitbreiding van de milieuzone en werden daarmee ook in staat gesteld zienwijze in te dienen. Dit betreffen in ieder geval zo'n 5500 ondernemers en 2000 particulieren in de stad die zelf een voertuig bezitten. Maar ook ondernemers binnen de zone zonder een eigen voertuig maar met leveranciers en voertuigeigenaren van buiten de stad zijn onderdeel van de grote groep die effect merken van de maatregelen. In deze nota van beantwoording zijn deze zienswijzen gebundeld en voorzien van reactie van het college.

### **Ontwerp-verkeersbesluiten en zienswijzeperiode**

Van beide ontwerp-verkeersbesluiten is op 6 november 2023 een kennisgeving gedaan in het Gemeenteblad van Eindhoven (Gemeenteblad 2023, nr. 471929 en nr. 471939). De besluiten zijn zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan de besluiten ten grondslag. De ontwerp-verkeersbesluiten en bijlagen hebben van 7 november tot en met 18 december zowel digitaal als fysiek ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon eenieder via het indienen van een zienswijze hun mening / reactie geven op de besluiten.

### **Communicatie voorafgaand aan de publicatie**

Voorafgaand aan de terinzagelegging van de ontwerp-verkeersbesluiten is er zowel landelijk als lokaal op verschillende wijzen gecommuniceerd over de maatregelen. Lokaal

ook over de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Dit betreft in ieder geval het volgende:

- Brede landelijke campagne op de nul-emissiezones via het platform [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl) en de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)
- Brieven vanuit de RDW richting de verschillende groepen van eigenaren van vracht- en bestelvoertuigen die straks niet meer in de nul-emissiezones toegestaan zijn.
- Periodiek geactualiseerde gemeentelijke webpagina op de plannen voor de nul-emissiezone en milieuzone.
- 'Rond de 5500 brieven naar eigenaren van vracht- en bestelvoertuigen (zowel ondernemers als particuliere eigenaren)
- 'Rond de 2000 brieven naar eigenaren van oude personenauto diesels (euro 4 en lager).
- Brieven naar alle samenwerkingspartners in de (binnen)stad en regio.
- Bericht op Chainels (communicatieplatform waar alle ondernemers in de binnenstad actief op zijn).
- Bericht op de social media platforms waarop de gemeente communiceert.
- Bericht in het lokale nieuwsblad en andere lokale digitale media.

### 1.3. Overzicht van zienswijzen

#### Ingediende zienswijzen

Er zijn in totaal 162 reacties ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit voor de nul-emissiezone en 62 reacties op het ontwerp-verkeersbesluit voor de uitbreiding van de milieuzone. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ook in de behandeling meegenomen. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenoemde maatregelen. Op deze manier kan het college de specifieke belangen zorgvuldig afwegen en in de besluitvorming betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en gemotiveerd besluit te komen.

#### Opbouw nota van beantwoording

Veel reacties gaan in op meerdere aspecten van de nul-emissiezone en milieuzone en zijn beschouwd als meerdere zienswijzen. Daarnaast zijn reacties die identiek zijn ingediend op zowel het ontwerpbesluit voor de nul-emissiezone als op het ontwerpbesluit voor de milieuzone. Er is voor gekozen om deze alleen mee te nemen in de beantwoording van de zienswijzen op de nul-emissiezone, om herhaling te voorkomen. Alle zienswijzen zijn allereerst gecategoriseerd en vervolgens waar het gelijkaardige zienswijzen betrof samengevat. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij



zijn overwegingen. In de twee tabellen hieronder is de categorisering en het aantal ingediende zienswijzen per categorie weergegeven.

	Categorisering van de zienswijzen nul-emissiezone	Aantallen
1	Zienswijze waarin de uitstootvrije zone wordt gesteund	8
2	Onderbouwing van de uitstootvrije zone	12
3	Omvang van de uitstootvrije zone	7
4	Alternatieve toelatingseisen	6
5	Specifieke gevolgen van de uitstootvrije zone	58
6	Alternatieve oplossingen	13
7	Moment van invoering	11
8	Communicatie, participatie en inspraak	11
9	Relatie met andere maatregelen	3
10	Elektrisch rijden	20
11	Laadvoorziening	11
12	Flankerend beleid	32
13	Schade	11
14	Handhaving, monitoring en bebording	0
15	Zienswijze niet eens zonder inhoudelijke onderbouwing	16
	Totaal:	219

	Categorisering van de zienswijzen milieuzone	Aantallen
1	Zienswijze waarin de milieuzone wordt gesteund	5
2	Onderbouwing van de milieuzone	4
3	Omvang van de milieuzone	4
4	Alternatieve toelatingseisen	6
5	Specifieke gevolgen van de milieuzone	8
6	Alternatieve oplossingen	8
7	Moment van invoering	1
8	Communicatie, participatie en inspraak	2
9	Relatie met andere maatregelen	0
10	Elektrisch rijden	2
11	Laadvoorziening	0
12	Flankerend beleid	2
13	Schade	2
14	Handhaving, monitoring en bebording	1
15	Zienswijze niet eens zonder inhoudelijke onderbouwing	5
	Totaal:	50

## **Samenvatting zienswijzen**

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

De zienswijzen gaan in op verschillende aspecten van de nul-emissiezone en milieuzone. Zo gaat een deel over de onderbouwing van de effecten, de keuze voor de contouren van de zone en de proportionaliteit van de maatregel. Ook gaan veel zienswijzen over de effecten die de maatregelen hebben op verschillende doelgroepen in de stad en de flankerende maatregelen om deze effecten te verzachten of te verminderen. Een aanzienlijk deel van de zienswijzen gaat ook in op de ontwikkeling van elektrische mobiliteit en de techniek hiervan, inclusief onzekerheden hierin. Tenslotte gaat ook een deel van de zienswijzen in op de relatie met alternatieve maatregelen die ook helpen in de doelen op verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen van de CO<sub>2</sub> -uitstoot.

## **1.4. Reactie en conclusie van college**

### **Reactie van het college**

Het college is ervan overtuigd dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd en CO<sub>2</sub>- reductie gerealiseerd wordt met het instellen van een nul-emissiezone en de uitbreiding van de milieuzone met de voertuigcategorie dieselpersonenauto's. Het belang van voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer en van het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik laat het college zwaarder wegen dan het belang van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van verkeer. De landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingsmogelijkheden en subsidies zorgen er volgens het college voor dat de mogelijke nadelige algemene economische gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden, voldoende ingeperkt worden.

Het college neemt dan ook het definitieve besluit om de nul-emissiezone per 1 januari 2025 in te voeren. Wel hebben de ingediende zienswijzen ertoe geleid dat het college op enkele punten de definitieve verkeersbesluiten en bijbehorend ontheffingenbeleid aanpast. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld. Tevens zijn teksten in het besluit hier en daar verduidelijkt en aangescherpt.

## **Voorlopig uitstel invoering milieuzone voor diesel personenauto's**

Eind 2023 is een ontwerp wetvoorstel voor wijziging van het RVV 1990 door de Tweede Kamer onverwacht alsnog controversieel verklaard. Dat betekent dat een nieuw kabinet moet beslissen of het ontwerpbesluit opnieuw aan de Kamer wordt aangeboden. De consequentie hiervan is dat het voorgenomen besluit om, tegelijkertijd en naast elkaar, een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's en een milieuzone voor dieselpersonenauto's in te voeren wettelijk nog niet kan, omdat nog niet de juiste bebording is vastgesteld.

Om deze reden stelt het college de invoering van de milieuzone voor diesel personenauto's voorlopig uit totdat alsnog nieuwe bebording wettelijk is vastgesteld. Op het moment dat er zicht komt op behandeling en vaststelling van de voorgenomen RVV-wijziging, kan een nieuw invoermoment bepaald worden. Hiervoor houdt de gemeente Eindhoven nauwe afstemming met het ministerie van I&W en voeren we samen met de partnersteden lobby naar het Rijk voor een spoedige behandeling.

Het college benadrukt dat de milieuzone, uitgebreid met de voertuigcategorie dieselpersonenauto's, op moment dat dit mogelijk is alsnog wordt ingevoerd conform het ontwerp-verkeersbesluit. Met het voorlopige uitstel ontstaat er wel meer tijd voor inwoners, bezoekers en ondernemers om te anticiperen op de nieuwe milieuzone-regels.

## **Aanpassingen bij het definitieve verkeersbesluit nul-emissiezone**

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

1. Aanvullend op de bestaande overgangsregeling zal de gemeente Eindhoven conform de landelijk gemaakte afspraak op 15 april 2024 door alle ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ook alle overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 ontheffing verlenen voor de nul-emissiezone tot 1 januari 2028. Hiermee ontstaat er meer tijd voor ondernemers om bestaand wagenpark af te schrijven en gefaseerd de overstap naar nul-emissie voertuigen te maken.
2. Binnen het ontheffingenbeleid zal er geen minimale emissieklasse als voorwaarde gelden voor het aanvragen van een dagontheffing. In het ontwerpbesluit was voorzien dat dit enkel mogelijk was voor voertuigen met maximaal 1 euroklasse lager dan op dat moment toegestaan. Dit biedt ruimte voor kleine ondernemers en/of leveranciers die incidenteel de zone in moeten. Hiermee komt het college tegemoet aan zorgen van bewoners en ondernemers dat klanten en dienstverlenende bedrijven niet meer kunnen of willen komen. Voor het aanvragen

van een dagontheffing is uiteraard wel een aanvraag en betaling nodig. Hiermee blijft er wel een prikkel voor voertuigeigenaren om wel (op termijn) over te gaan naar een uitstootvrij voertuig.

3. Binnen het ontheffingenbeleid zal er geen minimale emissieklasse als voorwaarde gelden voor het aanvragen van een ontheffing in het kader van particulier bezit van een bestelbus. In het ontwerpbesluit was voorzien dat dit enkel mogelijk was voor voertuigen met euroklasse 5 of 6. Hiermee komt het college tegemoet aan de zorgen van kleine ondernemers die werken en wonen binnen de zone en het voertuig particulier rijden. Daarnaast komt het college tegemoet aan de zienswijzen vanuit eigenaren met kampeervoertuigen waarvoor het toepassen een ondergrens niet werkbaar blijkt. Landelijk is 8% van alle bestelvoertuigen in particulier bezit. Deze verhouding toegepast in Eindhoven geeft zo'n 750 voertuigen die in particulier bezit zijn. Hiervan heeft zo'n 30% euroklasse 4 of lager en houdt met het loslaten van de ondergrens dus de komende jaren toegang tot de zone.

### **1.5. Definitief verkeersbesluit en verdere invoering**

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

In de tweede helft van 2024 worden eigenaren van bestel- en vrachtvoertuigen in Eindhoven opnieuw geïnformeerd over de nul-emissiezone. Daarnaast worden in de eerste 4 maanden na invoering alleen waarschuwingen gestuurd aan eigenaren van voertuigen die niet voldoen aan het toegangsregels van de nul-emissie en in de zone rijden. Zo kunnen bestuurders wennen aan de nieuwe toegangseisen. Ze krijgen dus nog geen boete.

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

Ten slotte zal na de invoering van de maatregel monitoring- en evaluatieonderzoek plaatsvinden. Hierbij zal onder meer gekeken worden naar het aandeel nul-emissievoertuigen dat de zone inrijdt en naar de reductie van de uitstoot van CO- en luchtverontreinigende stoffen.

## 2 Zienswijzen op ontwerp verkeersbesluit nul-emissiezone

De samengevatte zienswijze is telkens cursief weergegeven. De reactie van het college volgt er telkens direct onder.

### 2.1. ZIENSWIJZE WAARIN DE UITSTOOTSVRIJE ZONE WORDT GESTEUND

1. *Een aantal indieners steunt de nul-emissie voor bestel- en vrachtauto. De indieners wijzen daarbij op de voordelen, zoals het verminderen van stankoverlast en geluidsoverlast, het beschermen van de gezondheid en het belang in het kader van klimaatverandering. Verder is benoemd dat het tegelijkertijd ook belangrijk is dat andere vervuilende bronnen zoals industrie ook aangepakt moeten worden.*

Het college is verheugd om te lezen dat de indieners de maatregel ondersteunen. Het invoeren van een uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's is immers één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Eindhoven te verbeteren. Daarnaast wordt de CO<sub>2</sub> uitstoot hiermee verminderd. Tegelijkertijd werkt de gemeente samen met de partners in en buiten de stad aan het terugdringen van de uitstoot bij andere sectoren, zoals de industrie en de gebouwde leefomgeving.

### 2.2. ZIENSWIJZE OVER DE ONDERBOUWING VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE

#### 2.2.1. Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO<sub>2</sub>

2. *Een aantal indieners is van mening dat er geen stikstofprobleem en geen klimaatcrisis is en dat de maatregelen geen invloed hebben op klimaat of milieu.*

Het college wijst erop dat er algemene wetenschappelijke consensus bestaat over het feit dat menselijk handelen (met name het verbranden van fossiele brandstoffen) wel degelijk een significant effect heeft op klimaatverandering. Het aanpassen van dit menselijk handelen levert een bijdrage aan het beperken van klimaatverandering en de ontwrichtende gevolgen die dit heeft voor de bewoners van onze planeet. De recente uitspraak Europees Hof voor de rechten van de mens benadrukt dat overheden hierin een verantwoordelijkheid hebben ([Historische uitspraken: Europees Hof voor de Rechten van de Mens buigt zich over klimaatrechtvaardigheid | Nieuwsbericht | College voor de Rechten van de Mens \(mensenrechten.nl\)](#)). Daarnaast levert het terugdringen van verbranding van fossiele brandstoffen een directe bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Eindhoven en daarmee aan het verbeteren van de gezondheid van inwoners en

bezoekers. Dit wordt onderbouwd door de reeds bij het verkeersbesluit gevoegde bijlagen. Tevens heeft Eindhoven door bureau CE Delft in 2023 een studie laten uitvoeren naar maatregelen om de schadelijke uitstoot van de mobiliteit te verminderen. Daaruit komt naar voren dat de inzet van een nul-emissiezone een essentiële en effectieve maatregel is. Zie: [Bijlage 22 - Op weg naar emissievrije mobiliteit in Eindhoven mei 2023\[1\].pdf](#)

3. *Er bestaat geen nul-emissie. Veel elektriciteit wordt opgewekt met fossiele bronnen. Vooral ook doordat door maatregelen als een nul-emissiezone de vraag naar elektriciteit stijgt.*

Uit onderzoek van TNO (Energie- en milieu aspecten van elektrische personenvoertuigen van 7 april 2015) ([TNO-2015-R10386](#)) blijkt dat bij de opwek van de elektriciteit die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen minder CO<sub>2</sub> vrijkomt per voertuigkilometer, dan bij voertuigen met een verbrandingsmotor bij de huidige elektriciteitsmix (verhouding tussen grijs en groen opgewekte elektriciteit). De elektriciteitsmix in Nederland wordt de komende jaren naar verwachting steeds groener door toename van duurzaam opgewekte elektriciteit met zon en wind, waardoor dit positieve verschil steeds groter wordt. Daarnaast is de invoering van de nul-emissiezone er niet enkel op gericht om te elektrificeren, de invoering heeft mede als doel om logistiek anders in te richten. Dit kan betekenen dat logistieke stromen gebundeld worden, waardoor er minder verkeer door de binnenstad van Eindhoven rijdt. Dit maakt de binnenstad, naast schoner, ook veiliger en leefbaarder.

#### **2.2.2. Proportionaliteit van de maatregel**

4. *Een aantal indieners vreest dat de kosten voor de geraakte bewoners en ondernemers onevenredig groot zijn als gevolg van de invoering van de zone terwijl de milieuwinst klein is. Is dit wel proportioneel?*

Het college realiseert zich dat er investeringen gevraagd worden van het bedrijfsleven en begrijpt dat ondernemers zich zorgen maken over de financiële gevolgen die de invoering van de nul-emissiezone voor hun ondernemingen en ook voor hen persoonlijk kan hebben.

Het college acht de invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's echter noodzakelijk vanwege zwaarwegende klimaat-, milieu- en gezondheidsbelangen. De invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's is één van de maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de

uitstoot van CO<sub>2</sub> verminderd. Het college verwijst voor een verdere toelichting op de onderbouwing van de nul-emissiezone naar paragraaf 2.2.1.

Om de invoering van de nul-emissiezone voor alle ondernemers zo haalbaar en betaalbaar mogelijk te laten zijn, hebben het Rijk en de gemeente verschillen maatregelen getroffen.

Bij het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's dient de gemeente zich te houden aan het landelijk voorgeschreven overgangsregime. Dit overgangsregime is opgenomen in het RVV 1990 en houdt het volgende in:

- Alle nieuwe bestelauto's in nul-emissiezone moeten emissieloze aandrijving hebben
- Bestelauto's emissieklasse 4 of lager hebben geen toegang tot de nul-emissiezone
- Emissieklasse 5 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Emissieklasse 6 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2028;
- Alle nieuwe vrachtauto's in nul-emissiezone moeten emissieloze aandrijving hebben
- Emissieklasse 6 opleggertrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben toegang tot 1 januari 2030;
- Overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben toegang tot 1 januari 2030.

Deze overgangsregeling is tot stand gekomen in overleg met de meest relevante brancheorganisaties en experts. De overgangsregeling is gebaseerd op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten. Aanvullend op de overgangsregeling zal de gemeente Eindhoven conform de landelijk gemaakte afspraak op 15 april 2024 ook alle overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 ontheffing verlenen voor de nul-emissiezone tot 1-1-2028.

Daarnaast geldt er op grond van landelijke regelgeving een aantal vrijstellingen voor bijzondere voertuigen tot 1-1-2030. Bestelauto's zijn vrijgesteld voor de nul-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) en wanneer het rolstoeltoegankelijke voertuigen betreft met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.

Vrachtauto's (> 3500kg) zijn vrijgesteld voor de nul-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) of wanneer het vrachtauto's betreft met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of een aanduiding speciale doeleinden SB of SF tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating. In de toelichting op het Tijdelijk besluit nul-emissiezones wordt verder aangegeven dat de lijst met bijzondere voertuigen bij een volgende

wijziging van het RVV 1990 of in het ontheffingenbeleid wordt uitgebreid, als blijkt dat aanvullende vrijstellingen of ontheffingen voor specifieke voertuigen nodig zijn.

Ter ondersteuning van de aanschaf van een voertuig zijn verder landelijke subsidies beschikbaar. Voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bestelauto is voor ondernemers de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) beschikbaar. Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Nul-Emissie Trucks (AanZET). Dit zijn populaire subsidieregelingen die de laatste keren snel uitgeput zijn. Ondernemers kunnen in dat geval weer meedoen met de volgende ronde. De SEBA subsidie is in 2024 het laatste jaar, omdat de totale kosten voor elektrische bestelbussen vanaf dat moment gunstiger zijn dan voor fossiele voertuigen. De AanZET subsidie loopt wel nog door. Het Rijk bereidt ook een subsidieregeling voor, voor advies en realisatie van private laadinfra voor elektrische voertuigen ([Overheid.nl](https://overheid.nl) | [Consultatie Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven \(internetconsultatie.nl\)](https://internetconsultatie.nl)). In deze landelijke subsidieregelingen is ook oog voor kleine ondernemers, door aan hen een hoger subsidiebedrag uit te keren. Ondernemers kunnen in combinatie met deze subsidies ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren bij de aanschaf van een schone bestelauto en de aanschaf zo aantrekkelijker maken, zoals milieu-investeringsaftrek (MIA en VAMIL). Meer informatie over beide regelingen is te vinden op [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl).

Ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen, als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, kunnen een ontheffing aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet emissieloos beschikbaar of nog niet/niet tijdig leverbaar zijn. Er zijn ontheffingen voor kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een hefvermogen van 35 tonmeter tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating. Ondernemers die maar zelden in de nul-emissiezone hoeven te zijn worden geholpen met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente, per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor ondernemers zoveel mogelijk worden weggenomen. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om een ontheffing op basis van de afwijkingsbevoegdheid van het college aan te vragen (hardheidsclausule) als er sprake is van een uitzonderlijke, schrijnende situatie, die vooraf niet voorzien is en waarvoor er geen alternatieven zijn.

Ondernemers die niet willen of kunnen investeren in een emissieloos voertuig kunnen verkennen of een ander logistiek concept bij hen past. Hierbij kan gedacht worden aan een aanbieder die het transport emissievrij kan verzorgen,



bijvoorbeeld via een hub. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of er een geschikt alternatief is, en zo ja, welk alternatief dit is. Het college adviseert indieners met een leasecontract dat op 1 januari 2025 nog niet is afgelopen contact op te nemen met hun leasemaatschappij. Leasemaatschappijen zijn op de hoogte van de nul-emissiezones die in heel Nederland worden ingevoerd.

Ten aanzien van ondernemers die in de zienswijze hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, wijst het college op de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van de logistiekmakelaars die de gemeente Eindhoven ter beschikking stelt. Zij zijn in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Ook kunnen garages, dealers of leasemaatschappijen helpen met advies. Tenslotte is er veel informatie beschikbaar voor de overstap naar een elektrische bestel- of vrachtauto op de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl). Speciaal om de kleine mkb-er en zzp'er te helpen en te inspireren, is de website [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl) ingericht. Aanvragen voor een ontheffing kunnen vanaf medio 2024 worden ingediend via een centraal loket en worden zorgvuldig beoordeeld.

### 2.2.3. Effectiviteit van de maatregel

5. *Een studie van de TU/e stelt vast dat het effect van de zone klein is. Andere bronnen en maatregelen hebben meer invloed.*

Het is niet duidelijk naar welke studie wordt gerefereerd. Het college neemt maatregelen waarop het invloed heeft. Zo werkt de gemeente samen met partners in de stad onder andere aan de verduurzaming van de industrie, bedrijventerreinen en woningen in de stad. Zie meer informatie over de diverse maatregelen: [www.eindhovenduurzaam.nl/](http://www.eindhovenduurzaam.nl/). Mobiliteit is ook een belangrijke bron van directe uitstoot in de stad. Conform het klimaatrapport 2023 heeft mobiliteit een aandeel van 23% in de directe CO<sub>2</sub> uitstoot in de stad. Voor de onderbouwing hiervan verwijzen we ook naar paragraaf 2.2.1.

In het Klimaatakkoord van 2019 zijn afspraken gemaakt op het gebied van mobiliteit. Een deel van de maatregelen hierin liggen op andere overheidsniveaus. Het college heeft weinig tot geen bevoegdheid om invloed uit te oefenen op de uitstoot van luchtvaart, scheepvaart en andere bronnen buiten de stad. Wel wordt er samengewerkt met het Rijk en andere partners om ook deze uitstoot aan te pakken.

6. *Nieuwere dieselmotoren zijn schoner dan een benzinemotor.*

Het Nederlandse wagenpark (vracht en bestel) is gemiddeld 9 jaar oud. Dat betekent dat zonder nul-emissiezone ook zeer vervuilende voertuigen met emissieklasse 0 tot en met 4 toegang tot de zone hebben. Juist door het landelijke overgangsregime mogen de iets minder vervuilende voertuigen (emissieklasse 5 en 6) nog een tijdje de zone in. Schoner is echter niet hetzelfde als volledig emissievrij. Ook schonere brandstofmotoren (zowel diesel als benzine) stoten CO<sub>2</sub>, NOX en fijnstof uit. Met deze maatregel wil het college een bijdrage leveren aan het tegengaan van de al begonnen klimaatverandering.

7. *De zones richten zich op nieuwe voertuigen. Meer vervuilende voertuigen blijven hiermee nog steeds op de weg rijden.*

Het doel van de nul-emissiezones voor stadslogistiek is om het wagenpark van vracht- en bestelvoertuigen in en rondom de stad versneld te verschonen. De maatregel richt zich zowel op nieuwe voertuigen maar beperkt ook, conform de overgangsregeling, gefaseerd de toegang van bestaande voertuigen. Er is wel een specifieke vrijstelling voor oldtimers. Dit gaat echter om een relatief klein aantal voertuigen.

#### **2.2.4. Het probleem wordt slechts verplaatst**

8. *Enkele indieners geven aan dat uitlaatgassen niet zijn tegen te houden met een zonegrens en dat het verkeer door een zone juist toeneemt, omdat het moet omrijden of extra vervoermiddelen nodig zijn.*

Het college heeft geen invloed op de bestemming van de voertuigen die vervangen worden door schonere varianten. Het college acht het echter aannemelijk dat door de versnelde verschoning van het Nederlandse wagenpark (als gevolg van de nul-emissiezones) ook de tweedehands markt en de exportmarkt versneld verschoont. Het college benadrukt daarbij ook dat voertuigen die als gevolg van de nul-emissiezone uitstootvrij worden ook buiten de zone rijden. Deze voertuigen rijden zonder uitstoot, waarmee het positieve effect zich niet alleen beperkt tot de nul-emissiezone.

De invoering van de nul-emissiezone heeft geen negatief omrijdeffect. De Ring is geen onderdeel van de nul-emissiezone. Binnen het op 12 maart 2024 Door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Mobiliteit ([Mobiliteitsverslag en actieplan \(eindhoven.nl\)](#)) is opgenomen dat de Ring de belangrijkste verdeler is in de stad. We gaan het gesprek aan met de stad voor de nadere uitwerking van een verkeerscirculatieplan met als startpunt de twee kansrijke scenario's uit de verkennende studie (Doorwaadbare stad en Levende pleinen) ([Bijlage 7 - VERKEERSCIRCULATIE EINDHOVEN CENTRUM\[1\].pdf](#)). Hierbij geldt dat

doorgaand autoverkeer via de Ring en/of Randweg wordt geleid en dat doorgaand autoverkeer tussen sectoren onmogelijk is. Hiermee is het beleid van de gemeente om doorgaand verkeer binnen de ring en nul-emissiezone te minimaliseren.

9. *Deze maatregelen bekijken slechts een deel van het gehele proces. De extra uitstoot van de productie van vervoersmiddelen en stroom worden niet meegewogen.*

Het college erkent dat het zo lang mogelijk gebruiken van voertuigen (en andere goederen) vaak de meest duurzame optie is in verband met de belasting van milieu en klimaat die veroorzaakt wordt door de productie van nieuwe voertuigen. Wanneer het nieuwe voertuig echter in de gebruiksfase beduidend minder belastend is voor milieu en klimaat kan het per saldo voordelig zijn om toch vervroegd tot vervanging over te gaan. De extra milieu- en klimaatbelasting die tijdens de productiefase wordt veroorzaakt wordt tijdens de gebruiksfase al snel tenietgedaan, waardoor over de gehele gebruiksduur beschouwd het saldo positief is.

Uit onderzoek van TNO ([2015 R10386](#)) blijkt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor fabricage, onderhoud en recycling van een elektrisch voertuig inderdaad hoger is dan van een conventionele auto (64 gram CO<sub>2</sub> per km vs. 46 gram CO<sub>2</sub> per km). De CO<sub>2</sub> uitstoot gedurende de gehele levensduur van het voertuig (inclusief fabricage, onderhoud en recycling) is echter een stuk lager. Een benzineauto stoot gedurende zijn gehele levensduur gemiddeld 246 gram CO<sub>2</sub> per km uit en een elektrisch voertuig op groene stroom 73 gram CO<sub>2</sub> per km en hetzelfde voertuig op grijze stroom 169 gram CO<sub>2</sub> per km.

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

## **2.3. ZIENSWIJZEN OVER DE OMVANG VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE**

### **2.3.1. Keuze voor zone in gebied binnen de Ring**

10. *Waarom steeds de maatregelen in hetzelfde gebied (het centrum)?*

Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de nul-emissiezone, geeft het aanhouden van de grenzen van de al bestaande milieuzone duidelijkheid. De Ring vormt een duidelijke en herkenbare grens voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers.

De nul-emissiezone wordt eerst ingevoerd in gebieden waar sprake is van hoge belasting, dus waar bewoners worden blootgesteld aan luchtkwaliteit die niet goed is. Dat geldt met name voor delen van de Anthony Fokkerweg, de Ring en de radialen buiten de Ring en Emmasingel, Mauritsstraat en Mecklenburgstraat binnen de Ring. Daar komt bij dat de nul-emissiezone een gunstig uitstralings-effect heeft. Relatief schone voertuigen die binnen de nul-emissiezone rijden, rijden heel vaak ook in de aangrenzende gebieden daaromheen. Daardoor verbetert de luchtkwaliteit ook in die gebieden. Dit effect is het grootste als de zone een gebied is waar veel stadslogistieke activiteiten zijn, zoals in het gebied binnen de Ring geval is.

Naast de hoge belasting op het gebied van uitstoot, is de binnenstad van Eindhoven ook een gebied met een grote ruimtelijke opgave; veel nieuwe woningen en de hoogste stedelijke dichtheden. Met behulp van de invoering van de nul-emissiezone hopen we dat er opnieuw nagedacht wordt over de ruimte die logistiek inneemt. Door logistieke stromen slimmer te organiseren, verwachten we een gezondere, stillere en veiligere binnenstad te creëren. Hiervoor werkt de gemeente vanuit de green deal stadslogistiek samen met de stad op verschillende wijzen aan slimmere oplossingen. [Stadslogistiek | Gemeente Eindhoven](#)

#### *11. Met de Ring als grens van de nul-emissiezone ontstaat een veel te groot gebied*

Bij de vaststelling van de omvang van de nul-emissiezone in Eindhoven is rekening gehouden met verschillende belangen, zoals effectiviteit, haalbaarheid, veiligheid en natuurlijke/al bestaande grenzen. In de aanloop naar het raadsbesluit voor de aankondiging van de nul-emissiezone is ook met alle samenwerkingspartners in de stad gesproken.

Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de nul-emissiezone, is het aanhouden van de grenzen van de al bestaande milieuzone (het gebied binnen de Ring) van groot belang. De Ring vormt een duidelijke en herkenbare grens voor alle inwoners en bezoekers wat duidelijkheid biedt voor de weggebruiker. De Ring zelf valt buiten de milieuzone/nul-emissiezone. De ventwegen van de Ring aan de centrumzijde vallen in de zones, met uitzondering van de ventweg ter hoogte van de Hugo van der Goeslaan en Jeroen Boschlaan. Hiermee zijn de belangen van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers gediend, omdat er minimaal risico is op kerend verkeer door voertuigen die per ongeluk toch de zone inrijden.

Het college neemt ook het collectief belang mee in de afweging. Denk hierbij ook aan de impact op het milieu en het algemene belang om de CO<sub>2</sub> uitstoot door de mobiliteit terug te dringen. In het onderzoek door CE Delft blijkt dat een grotere nul-emissiezone substantieel meer impact heeft. Dit komt onder andere doordat het uitstralings-effect groter wordt van voertuigen die vanwege de nul-emissiezone uitstootvrij rijden, zowel binnen de nul-emissiezone als daarbuiten. Hiervan profiteren dus ook de inwoners buiten de nul-emissiezone. Zie ook paragraaf 3.2.1.

### 2.3.2. Bedrijventerreinen binnen de zone

12. *Er is aangegeven dat binnen het gebied / bedrijventerrein aan de Hallenweg meerdere ondernemers zitten. Door de komst van de nul-emissiezone wordt de locatie moeilijk bereikbaar voor klanten. Verzoek om het bedrijventerrein aan de Hallenweg uit te sluiten van de nul-emissiezone.*

Al bij de besluitvorming door de raad in 2020 is de omvang en begrenzing van de zone besloten. Er is dus een ruime periode waarin ondernemers zich hebben kunnen voorbereiden op de komst van de nul-emissiezone. Het college vindt het aanpassen van de gebiedsgrens ook niet eerlijk richting partijen die al langer voorbereiden op de komst van de nul-emissiezone.

Een grens is altijd arbitrair, maar zoals aangegeven in paragraaf 2.3.1, is de keuze voor een zone voor het gebied binnen de Ring een weloverwogen en beargumenteerde keuze. Het bedrijventerrein aan de Hallenweg is direct omringd door woongebieden waardoor het belang van luchtkwaliteit extra meeweegt. Het college vindt dat de het pakket van overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen voldoende maatwerk biedt voor ondernemers. Met de verruiming van de overgangsregeling voor de overige vrachtauto's niet zijde trekkers ontstaat er tevens meer tijd voor een gefaseerde overgang. Hiermee kunnen vrijwel alle bestaande vrachtauto's tot 2028 het gebied in. Oudere voertuigen zijn volgens gebruikelijke termijnen afgeschreven en/of voldoen ook nu al niet aan de norm voor de huidige milieuzone.

13. *Enkele indieners stellen dat Eindhoven de enige deelnemende stad is met een industrieterrein binnen de ring. Daarom zou het industrieterrein de Kade uitgezonderd moeten worden van de nul-emissiezone. Aan de Kanaaldijk-Noord op bedrijventerrein De Kade zitten bedrijven met veel vervoersbewegingen van vrachtauto's van leveranciers, klanten en de bedrijven zelf. Daarnaast zijn er veel vervoersbewegingen van afhaalklanten. De impact van de keuze om de Kanaaldijk-Noord onderdeel te maken van de nul-emissiezone is onwenselijk. De Kanaaldijk-Noord is in principe een doodlopende straat die enkel toegang geeft tot de bedrijven die er zijn gevestigd.*

Ook voor bedrijventerrein De Kade gelden dezelfde overwegingen als aangegeven bij de zienswijze hiervoor over het bedrijventerrein aan de Hallenweg. Met de verruiming van de overgangsregeling voor bakwagens met een datum eerste tenaamstelling tussen 1-1-2017 en 1-1-2020 ontstaat er voor onder andere leveranciers van de bedrijven een ruimere overgangperiode. 30% van alle in Eindhoven geregistreerde vrachtauto's / bakwagens valt in deze categorie.

Er zijn ook andere gemeenten zoals Amsterdam die bedrijventerreinen hebben die gelegen zijn binnen de nul-emissiezone. Relevant hierbij is dat op dit moment grootschalige woningbouw plaatsvindt op bedrijventerrein De Kade en dat het gebied inmiddels vrijwel geen industriële activiteiten meer kent, maar voornamelijk detailhandel. In het concept-verkeersbesluit is genoemd dat effecten van de nul-emissiezone zich niet beperken tot enkel de zone maar ook een uitstralend effect hebben naar de omgeving buiten de Ring. Deze voertuigen rijden immers ook uitstootvrij door de andere delen van de stad en daarbuiten. Daarom is het argument dat De Kade aan de rand van de zone ligt en dat effect daarmee beperkt is, in de ogen van het college niet terecht. Bij een verkeerstelling in juni 2023 van 7 tot 14 uur is gebleken dat er 251 bestelvoertuigen en 38 vrachtauto's het gebied De Kade vanuit de Ring binnenkomen. Dat is de helft van het aantal vracht- en bestelvoertuigen dat via de belangrijkste/drukste invalsweg (de John F. Kennedylaan) de zone binnenkomt en daarmee dus een substantieel aandeel.

De toegangswegen tot het gebied zoals de Kanaaldijk-Noord en -Zuid zijn geen doodlopende straten en geven toegang tot het gebied De Kade en de gehele binnenstad. Het is om die reden dan ook niet mogelijk in handhaving om een uitzondering te maken voor enkel bestemmingsverkeer.

## **2.4. ZIENSWIJZE OVER (ALTERNATIEVE) TOELATINGSEISEN**

### **2.4.1. Aandachtspunten bij toelatingseisen**

- 14. Bij de APK blijkt de uitstoot veel lager te zijn dan de norm. Het zou reëler zijn om daarnaar te kijken.*

Het college waardeert het dat indieners hebben meegedacht over alternatieve toelatingseisen of -regimes. Het college moet echter landelijke regelgeving toepassen. Het toepassen van andere toelatingseisen of -regimes in nul-emissiezones is dus niet toegestaan.

Ervan uitgaande dat indiener refereert naar bestaande overgangsregelingen, geeft het college aan dat handhaven op feitelijke uitstoot praktisch onmogelijk is. Enkel op basis van een (overgelegde) APK-keuring kan niet worden vastgesteld of een voertuig net zo schoon of schoner is dan voertuigen die in de overgangperiode

wel toegang hebben tot de nul-emissiezone. De APK-test is slechts een indicatieve meting die is bedoeld om te signaleren of een motor of een uitlaatsysteem (deels) defect is. Verder wordt gemeten onder geheel andere condities dan die er zijn bij een typekeurtest of een ritje in de stad. Op basis van de APK-keuring kan daarom niet getoetst worden of de uitstoot van het voertuig voldoet aan de typekeuringseisen of wat de praktijkemissies zijn. Het college gaat daarom niet mee in de stelling van indieners dat voertuigen op basis van het enkele feit dat deze APK-gekeurd zijn toegang zouden moeten verschaffen tot de nul-emissiezone.

*15. Hoe gaat de gemeente om met buitenlandse gasten / bezoekers?*

De nul-emissiezone is van toepassing op zowel binnen- als buitenlandse voertuigen. Handhaving van buitenlandse voertuigen kan echter alleen plaatsvinden door buitengewone opsporingsambtenaren en politie, omdat automatische handhaving van buitenlandse kentekens op dit moment niet mogelijk is. Het Rijk spant zich in om ook automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, door middel van Europese regelgeving of bilaterale afspraken. Overtreding leidt tot het opleggen van een geldboete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Deze wordt geïnd door het CJIB.

*16. Waarom is er nu onderscheid in de termijn van de overgangsregeling tussen bedrijfsauto en vrachtwagen met Euro 6?*

De termijnen van de overgangsregelingen zijn vastgelegd in de landelijke regelgeving die is vastgelegd in het RVV 1990. Daarvan mogen gemeenten niet afwijken. De termijnen zijn eerder tot stand gekomen in overleg met het bedrijfsleven in het kader van het klimaatakkoord waar de invoering van de nul-emissiezones onderdeel van is. Overwegingen die hierbij van belang waren is de beschikbaarheid van emissieloze bedrijfsauto's. Op dit moment zijn deze breed verkrijgbaar en daalt ook de initiële kostprijs verhouding met diesel bedrijfsauto's flink, mede als gevolg van fiscale veranderingen zoals de afschaf van de BPM vrijstelling voor ondernemers.

*17. Oude voertuigen staan soms niet eenduidig geregistreerd. Bijvoorbeeld een oude Jeep van 75 jaar oud staat soms als vrachtauto en soms als personenauto geregistreerd. Wat geldt voor deze voertuigen?*

Voor de toegang tot de nul-emissiezone is de RDW-registratie altijd leidend. Handhaving is immers enkel mogelijk op basis van het kenteken en de gegevens die achter het kenteken geregistreerd staan.

18. *Enkele indieners vragen wat het beleid wordt voor personenauto's vanaf 2030. Er is behoefte aan duidelijkheid, want anders is het risico dat over 5 jaar weer een nieuw voertuig gekocht moet worden.*

Op 12 maart 2024 is door de Eindhovense gemeenteraad het Masterplan Mobiliteit vastgesteld waarin de visie op de mobiliteit in de stad voor 2050 is verwoord en waarin de stappen en acties voor de komende jaren zijn benoemd. Onderdeel hiervan is een routekaart voor hoe de stad zich wil ontwikkelen naar een volledig uitstootvrije mobiliteit in 2038 in de gehele stad. In deze routekaart is ook opgenomen dat de ambitie is om in 2030 een nul-emissiezone binnen de Ring te hebben voor alle vervoersvormen dus ook personenauto's. Daarbij is aangegeven dat er nadere uitwerking komt van overgangsregelingen voor bestaande voertuigen en bewoners binnen de zone. Hierin zijn we als stad echter ook afhankelijk van landelijke wet- en regelgeving. Meer informatie over het Masterplan Mobiliteit is hier te vinden: [Masterplan Mobiliteit | Gemeente Eindhoven](#)

#### 2.4.2. Alternatieve toelatingseisen voor voertuigen

19. *Enkele indieners stellen dat het onwenselijk is dat oldtimers (voertuigen ouder dan 40 jaar), een onbeperkte ontheffing krijgen terwijl dit voor jongere voertuigen niet zo is.*

Het college onderschrijft dat het wat betreft klimaat- en milieumaatregelen 'dubbel' voelt dat er voor deze oude voertuigen vrijstelling is. Echter, in de praktijk wordt er doorgaans weinig gereden met deze voertuigen en is de impact beperkt. Tegelijkertijd betreft dit landelijke wet- en regelgeving waar we als gemeente niet van kunnen afwijken.

20. *Enkele indieners doen de oproep: pak alleen de echte vervuilers aan, oude auto's en diesels.*

Door de invoering van de nul-emissiezone wordt er systematisch op landelijk niveau gehandeld om de uitstoot in binnensteden door heel Nederland te verlagen. Op dit moment wordt in het grootste deel van Nederland in eerste instantie gekeken naar de stadslogistiek, omdat hier grote winst te behalen is. Eindhoven heeft echter, net als een aantal andere grote steden al toepassen, voornemens om per 1-1-2025 ook een milieuzone in te voeren voor diesel personenauto's waarin



voertuigen met euroklasse 4 en lager niet meer zijn toegestaan binnen de milieuzone. Echter, door de nieuwe Tweede Kamer is eind 2023 een voorgestelde wijziging van het RVV 1990 controversieel verklaard. Hierdoor is op dit moment niet de geschikte bebording opgenomen in de wet- en regelgeving. Daarom wil Eindhoven de invoering van deze milieuzone voorlopig uitstellen tot het moment dat door het Rijk wel de juiste wet- en regelgeving is vastgesteld.

## **2.5. SPECIFIEKE GEVOLGEN VAN DE UITSTOOTVRIJE ZONE**

### **2.5.1. Financiële gevolgen voor ondernemers/ondernemingen**

*21. Ondernemers kunnen het niet betalen om zo snel over te gaan op duurdere elektrische / nieuwe voertuigen. Met oog op de nasleep van de coronacrisis is dit niet te betalen voor ondernemers. Met deze regeling wordt het onmogelijk om te blijven ondernemen in de stad.*

Het college verwijst naar paragraaf 2.2.2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Bij dreigend faillissement kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden (artikel 9). In schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, kan tenslotte een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

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

Volgens het RVV 1990 is het niet toegestaan om op dit punt onderscheid te maken. Alle ondernemers worden gelijk behandeld op basis van dezelfde toelatingseisen. Echter, binnen de eerder benoemde landelijke subsidieregelingen SEBA en AanZET is er oog voor kleine ondernemers door hen een hoger subsidiebedrag uit te keren. Daarnaast is met het in paragraaf 2.2.2 toegelichte uitgebreide pakket aan overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen ruime mogelijkheid voor maatwerk per ondernemer.

- 23. Enkele indieners stellen dat inwoner en/of ondernemer min of meer gedwongen worden om het bestaande voertuig weg te doen en een ander voertuig aan te schaffen met hoge kosten als gevolg.*

Het besluit om per 1-1-2025 een nul-emissiezone in te voeren is door de Eindhovense gemeenteraad al in 2020 genomen. Daarnaast is er met de overgangsregelingen nog een ruime periode na 2025 voor ondernemers om bestaande voertuigen af te schrijven en gefaseerd over te gaan op uitstootvrije voertuigen. Hiermee is het college van mening dat ondernemers voldoende tijd hebben om gefaseerd over te gaan op uitstootvrije voertuigen via reguliere vervanging en gebruikelijke afschrijvingstermijnen.

- 24. Ondernemers moeten gaan betalen voor ontheffingen voor een maatregel die de gemeente zelf bedenkt. Daarnaast is er geen garantie dat de ontheffing daadwerkelijk wordt afgegeven.*

Dit betreft de leges. Deze zijn nodig om de kosten voor de verwerking van de aanvraag en ontheffing te dekken. Een beoordeling en verwerking is altijd nodig, ongeacht de uitkomst. Het is gebruikelijk (ook bij andere voorzieningen zoals parkeervergunningen) om deze kosten in rekening te brengen bij de aanvrager om te voorkomen dat deze kosten worden afgewenteld op de gehele samenleving. De hoogte van de leges worden landelijke bepaald door het Centraal Loket en zijn enkel kostendekkend. De gemeente heeft hier financieel gezien geen enkel profijt van.

- 25. Voertuigeigenaren betalen wel wegenbelasting, maar mogen niet meer overal rijden.*

Betalen van wegenbelasting geeft niet ook het recht om overal op ieder moment te rijden. Zo kent de gemeente Eindhoven bijvoorbeeld al vele jaren een afsluiting van het voetgangersgebied in de binnenstad, zijn vrachtvoertuigen niet overal toegestaan en maakt de gemeente keuzes voor de inrichting van de wegen en openbare ruimte waarbij niet voor alle verkeersdeelnemers altijd ruimte is. Hierbij spelen collectieve belangen zoals veiligheid, overlast, luchtkwaliteit en klimaat altijd een rol. Dit is ook zo bij de invoering van de nul-emissiezone.

#### **2.5.2. Gevolgen voor specifieke groepen ondernemers**

- 26. Een oudere ondernemer die zijn bedrijf binnen afzienbare tijd wil beëindigen wordt in de problemen gebracht.*

Het college verwijst naar paragraaf 2.2.2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Bij dreigend faillissement kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden. In schrijnende situaties, die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, zoals een ondernemer die op korte termijn van plan is met pensioen te gaan, kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule).

*27. Voor ondernemers die zowel werken als wonen binnen de zone is de impact extra groot. Ondernemers nemen vaak het bedrijfsvoertuig mee naar huis. Ze kunnen niet meer parkeren op hun eigen parkeerplaats op eigen terrein.*

Het college benadrukt dat er voor bedrijfsvoertuigen die als particulier worden gereden mogelijkheid ontheffing geldt. Indien een ondernemer het voertuig wel bedrijfsmatig rijdt, gelden de nul-emissiezone regels wanneer het voertuig in de zone komt en op de openbare weg rijdt. Of dit nodig is voor werkzaamheden of om bij een eigen woning te komen, maakt daarvoor geen verschil en is ook niet in de praktijk te controleren of te handhaven. Het college benadrukt dat juist ook de ondernemer die woont binnen de nul-emissiezone baat heeft bij een gezondere lucht in zijn of haar woonomgeving.

*28. Hoe wordt omgegaan met non-profit organisaties? Die hebben niet de financiële mogelijkheid om nieuwe voertuigen aan te schaffen.*

Het college verwijst naar paragraaf 2.2.2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Bij dreigend faillissement kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden. Dit kan ook van toepassing zijn voor non-profit organisaties. In schrijnende situaties, die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule). Het college benadrukt dat iedereen een steentje moet bijdragen in de transitie naar een schonere mobiliteit en wereld. Dat geldt ook voor non-profit organisaties. Er is dan ook geen sprake van een generieke ontheffing.

*29. Marktkoopliden zijn financieel niet in staat om de grote investeringen te doen in nieuwe bussen.*

Het college verwijst naar paragraaf 2.2.2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Bij dreigend faillissement kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden. Hierbij zal gekeken worden naar de individuele situatie van de ondernemer. De gemeente is tevens in gesprek met marktondernemers en ondersteunt middels advies op maat waar nodig. Er is geen sprake van noodzaak voor ontheffing voor de hele sector generiek.

30. *Culturele centra in de stad ontvangen met grote regelmaat internationale artiesten die meestal reizen per nightliners (bussen) en gebruiken vrachtauto's voor alle technische materialen en decorstukken. Deze voertuigen reizen meestal door heel Europa. Het is essentieel dat dit mogelijk blijft voor het culturele aanbod in de stad en de continuïteit voor de culturele centra. Al met al betreft dit dagelijks wisselende situaties waarin de gebruikelijke regelingen voor ontheffingen niet adequaat voorzien in de benodigde vrijstellingen.*

Ondernemers die maar heel zelden in de uitstootvrije zone hoeven te zijn kunnen geholpen zijn met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd. Het college verwijst voor meer informatie over de ontheffingen naar paragraaf 2.2.2 van deze nota van beantwoording en naar het ontheffingenbeleid. Het is overigens zaak voor de culturele centra om artiesten/bezoekers goed voor te lichten. Het is daarbij niet zo dat Nederland het enige land is met toegangsbeleid in binnensteden.

### 2.5.3. **Gevolgen voor de concurrentiepositie**

31. *Enkele indieners stellen dat voor bedrijven als groothandels en ondernemers binnen de zone met veel leveranciers, klanten en leveringsroutes de concurrentiepositie en mogelijkheid om te ondernemen onder druk staat.*

Het college verwijst naar paragraaf 2.2.2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. De overgangsregelingen geven ook leveranciers en klanten nog de tijd en ruimte om na 2025 gefaseerd de overstap te maken naar uitstootvrije voertuigen. Voor leveranciers en klanten die incidenteel op de locatie moeten zijn, bieden dagontheffingen een relatief makkelijke oplossing. Het college wil benadrukken dat bedrijven zich ook kunnen onderscheiden met emissieloze levering en bevoorrading. Het is ook aan ondernemers om te bepalen hoe ze met de eigen bedrijfsvoering slim in kunnen spelen op deze ontwikkeling. Dat vraagt

soms ook van ondernemers om opnieuw kritisch te kijken naar de inrichting van eigen bedrijfsprocessen. De logistiekmakelaar die Eindhoven aanbiedt kan mkb-ondernemers hiermee helpen en adviseren in een kosteloos adviesgesprek. Eindhoven is niet de enige stad in het land met een nul-emissiezone. Ten behoeve van het klimaat en luchtkwaliteit zal de transitie naar schone voertuigen de komende jaren steeds breder worden.

32. *Voor bedrijven werkzaam in de voertuigsector, zoals reparatiebedrijven, autokeuringen en auto-onderdelen is het effect van de maatregel extra groot. Klanten zullen / kunnen niet meer komen, wat de continuïteit van de bedrijfsvoering bedreigt.*

De invoering van de nul-emissiezone heeft betrekking op vracht- en bestelvoertuigen. Voor personenauto's zijn er tot 2030 nog enkel beperkingen voor oudere dieselveertuigen. Deze vormen echter maar een klein deel van het totale wagenpark. Van alle personenauto's geregistreerd in Eindhoven was in 2023 minder dan 2% een diesel met euroklasse 4 of lager. Voor eigenaren van bestelvoertuigen is er tevens de mogelijkheid voor een dagontheffing, aangezien een bezoek aan een garage doorgaans minder dan 12 keer per jaar zal zijn. Om ondernemers wel voldoende ruimte te geven met dagontheffingen, wil het college de eerder voorziene voorwaarde van een minimale emissieklasse voor dagontheffingen laten vervallen. Het is dan mogelijk voor ieder voertuig om tot maximaal 12 keer per jaar een dagontheffing aan te vragen.

33. *Een indiener die gevestigd is op bedrijventerrein De Kade vreest dat de ontwerpbesluiten toekomstige bedrijfsvoering onrendabel of zelfs onmogelijk maken, omdat geschikte elektrische haakarm-vrachtwagens en laadcapaciteit niet beschikbaar zijn. En omdat de partij afhankelijk is van afnemers en leveranciers die mogelijk niet aan de eisen (kunnen) voldoen en voor andere samenwerkingspartners zullen kiezen. Dit leidt tot een concurrentienadeel.*

Het college verwijst naast de argumenten in paragraaf 2.3.2 ter onderbouwing van de keuze voor de zonegrens en paragraaf 2.2.2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. De overgangsregelingen geven nog de tijd en ruimte om tussen 2025 en 2030 gefaseerd de overstap te maken naar uitstootvrije voertuigen. Daarnaast verwijst het college naar de beantwoording van de andere zienswijzen binnen deze paragraaf. Indien voertuigen met een geschikte elektrische haakarm en laadcapaciteit aantoonbaar niet beschikbaar zijn, is hiervoor ontheffing mogelijk in het kader van niet-beschikbare voertuigen.

#### 2.5.4. Negatieve gevolgen voor eigenaren die bestelbus particulier gebruiken

34. *Kampeervoertuigen staan vaak geregistreerd als bestelauto. Met de voorziene regels wordt het gebruik hiervan voor bewoners binnen de zone sterk ingeperkt. 12 dagontheffingen per jaar zijn niet genoeg om vaker op vakantie te gaan en onderhoud te plegen. Ook is gebruik van een camper voor dagelijkse verplaatsingen niet meer mogelijk.*

Op basis van de ingediende zienswijzen, heeft het college begrip voor de impact en complexiteit die het hanteren van een voorwaarde van een minimale emissieklasse voor de ontheffing voor particulier bezit geeft. Om die reden wil het college in het definitieve ontheffingenbeleid geen ondergrens hanteren voor de ontheffing particulier bezit. Particuliere bezitters van kampeervoertuigen kunnen dan ook op basis van deze ontheffing tot 1-1-2030 met het voertuig bij de eigen woning komen, zonder dat hiervoor telkens een aparte dagontheffing voor nodig is.

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

Rolstoeltoegankelijke voertuigen die in het kentekenregister herkenbaar zijn met de code SH of op basis van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147, 149, als aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig, zijn op basis van het RVV 1990 vrijgesteld tot 1/1/2030. Aanvullend verleent het college op aanvraag een ontheffing, indien deze bedrijfs- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de berijder van het voertuig, van een gezinslid of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van ten minste € 500,-. Ook de genoemde ontheffing is geldig tot 1-1-2030. In principe moeten alle vracht- en bestelvoertuigen vanaf dat moment uitstootvrij zijn. Echter, de precieze inhoud van het ontheffingenbeleid vanaf 2030 is op dit moment nog niet bekend. Wanneer het voertuig bovendien uitsluitend particulier gebruikt wordt, kan ook beroep worden gedaan op een ontheffing voor uitsluitend particulier gebruik.

36. *Als particulier die een bestelwagen heeft gekocht en daarbij bewust heeft gekozen voor een benzinevariant met het oog op de milieuzone maatregelen, is deze maatregel moeilijk te begrijpen.*

Het college benadrukt dat de nul-emissiezone niet enkel bedoeld is als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit maar ook ter vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot van de mobiliteit. Benzinevoertuigen dragen gelijkwaardig aan dieselvoertuigen bij

aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Echter, het college heeft ook oog voor de ingekomen zienswijzen en hecht waarde aan duidelijke en werkbare regels. Om die reden is het college voornemens om in het definitieve ontheffingenbeleid geen voorwaarde van een minimale emissieklasse te hanteren voor de ontheffing particulier bezit. Particuliere bezitters van bestelvoertuigen kunnen dan ook op basis van deze ontheffing tot 1-1-2030 met het voertuig in de zones rijden.

### 2.5.5. Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners

37. *Voor ondernemers, bewoners en 'vve's binnen de zone ontstaat het risico dat andere ondernemers besluiten geen klanten meer aan te nemen binnen de zone of dat de dienstverlening duurder wordt. Ook bestaande partijen waar inwoners al lang gebruik van maken kunnen mogelijk niet meer de dienstverlening leveren.*

Het college verwacht dat de markt zal gaan reageren op de gewijzigde regelgeving in het kader van de invoering van de nul-emissiezone in Eindhoven. Mogelijk passen ondernemers hun bedrijfsvoering aan op de nieuwe omstandigheden. Sommige ondernemers kiezen er wellicht voor om bepaalde diensten niet meer aan te bieden binnen de nul-emissiezone, wat nieuwe kansen biedt voor andere ondernemers om juist wel te investeren in emissieloos vervoer en de markt binnen de nul-emissiezone te bedienen.

Het college ziet in deze marktwerking, in samenhang met de overgangsregeling en het ontheffingenbeleid, voldoende mogelijkheden voor ondernemers om hun bedrijfsvoering voort te zetten, al dan niet in aangepaste vorm, zonder grote negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners en ondernemers.

Het college wil nogmaals benadrukken dat de invoering van de nul-emissiezone een bijdrage levert aan het beperken van de CO<sub>2</sub> uitstoot van vracht- en bestelverkeer en aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in Eindhoven door het verminderen en verschonen van het aantal logistieke kilometers in de stad.

38. *Een aantal indieners geeft aan dat autorijden steeds onaantrekkelijker en duurder wordt, met het risico dat de stad minder inclusief wordt met een tweedeling arm – rijk en groepen die auto willen rijden en groepen die dat niet willen.*

De auto heeft voor een deel van de inwoners een belangrijke functie binnen de mobiliteit. Daarvoor zal in de stad ook ruimte zijn en blijven. Tegelijkertijd groeit en verandert de stad en heeft de samenleving een opgave om ook de mobiliteit te verduurzamen. Dit vraagt om beleid dat de schaarse ruimte in de stad evenwichtig verdeelt over functies en vervoerwijzen. In het Masterplan Mobiliteit heeft de gemeente haar visie op de mobiliteit binnen de stad uitgewerkt. Zie ook: [Masterplan Mobiliteit | Gemeente Eindhoven](#). In dit masterplan is aangegeven dat

de gemeente de verschoning van het wagenpark wil versnellen, onder andere met maatregelen als een nul-emissiezone, maar dit te doen op basis van draagvlak en draagkracht. Uitgangspunt is dus dat er voor alle doelgroepen voldoende betaalbare alternatieven beschikbaar blijven. Het college benadrukt wel dat dit niet per se altijd een auto zal zijn.

39. *Een aantal indieners geeft aan te vrezen voor vertrek van ondernemers, minder bezoekers en toeristen en lastige bereikbaarheid van bedrijven eigen werknemers en toename van verkeerscongestie door omrijdend verkeer.*

Het college benadrukt allereerst dat de maatregel bijdraagt aan een leefbaardere en gezondere stad waar zowel inwoners, bezoekers, toeristen, werknemers en de ondernemers baat bij hebben. Zie ook paragraaf 2.2.1. Daarnaast verwijzen we naar paragraaf 2.2.2 waarin is toegelicht dat er een breed en gebalanceerd pakket van ondersteunde maatregelen is, zoals overgangsregelingen en ontheffingen. Dit zorgt ervoor dat iedereen in de stad op eigen tempo mee kan bewegen naar een stad met mobiliteit zonder schadelijke uitstoot. Het college is daarom van mening dat er geen sprake zal zijn van vertrek van ondernemers en bezoekers, maar dat de stad juist aantrekkelijker wordt en daarmee juist nog meer bedrijvigheid zal aantrekken. Met betrekking tot de vrees voor extra verkeerscongestie verwijzen we naar paragraaf 2.2.4.

## 2.6. ZIENSWIJZEN OVER ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

### 2.6.1. Geleidelijke uitfaseren fossiele voertuigen

40. *Een aantal indieners vraagt waarom geen verkoopverbod voor bestelbussen vanaf een x moment. Dan had je een natuurlijk verloop gehad en krijg je vanzelf de verschuiving naar nul-emissie, doordat men een nieuw voertuig aanschaft als de oude kapot of afgeschreven is.*

Een verkoopverbod is vanwege Europese regels niet toegestaan. Verder zijn er in landelijk verband overgangsregelingen vastgesteld in het RVV 1990 waarvan we als gemeente niet kunnen en mogen afwijken wanneer we een nul-emissiezone invoeren. Daarnaast benadrukt het college dat geleidelijk uitfaseren van voertuigen niet snel genoeg gaat om de doelstellingen ten aanzien van klimaat en luchtkwaliteit te behalen. Hiermee neemt het college haar verantwoordelijkheid om het maximale te doen om de klimaatdoelstellingen die zijn vastgelegd in de eigen klimaatverordening te behalen en de luchtkwaliteit te verbeteren conform de in het collegeakkoord opgenomen WHO-norm.



### 2.6.2. Veelrijders aanpakken

41. *Nu worden kleine ondernemers die maar weinig kilometers rijden gelijk behandeld als veelrijders. Door via een vorm van rekeningrijden per kilometers brandstofvoertuigen te belasten zou dit eerlijker worden.*

Dit lijkt op een vorm van rekeningrijden of betalen naar gebruik maar dan toegepast op een klein gebied. Dit zou inderdaad ook een maatregel kunnen zijn waarmee de overgang naar emissievrije voertuigen gestimuleerd wordt en waarbij de prikkel extra groot is voor veelrijders. Echter, Eindhoven kan dit niet alleen doen. Hiervoor zijn wettelijke kaders nodig vanuit het Rijk die er op dit moment niet zijn en er naar verwachting voorlopig ook niet zullen komen. Om die reden kiest Eindhoven er nu voor om, in samenwerking met het Rijk, zo'n 30 andere gemeenten en de brancheorganisaties die de uitvoeringsagenda stadslogistiek hebben ondertekend, de nul-emissiezone in te voeren waarvoor wel de landelijke wettelijke kaders aanwezig zijn.

### 2.6.3. Duurzame brandstoffen

42. *Er wordt gevraagd of er ook onderzoek is gedaan of het mogelijk is om bestaande dieselauto's duurzamer te maken en of er ook wordt gekeken naar waterstof en HVO100.*

Er zijn de afgelopen decennia al vele onderzoeken en uitvindingen gedaan om diesels schoner te maken. Dit is ook vertaald naar de aanscherping van de milieueisen in de euroklassen waarbij de laagste euroklassen en daarmee oudere diesels fors vervuilender zijn dan jongere diesels met een hogere euroklasse. Tegelijkertijd is de laatste aanscherping van de euronormering onder druk van de lobby van autofabrikanten relatief mild geworden. Daarnaast hebben de dieselschandalen bij de Volkswagen-groep de afgelopen jaren aangetoond dat de uitstoot in de praktijk hoger en ernstiger is. Waterstof-aangedreven voertuigen krijgen een emissieklasse Z vanuit de RDW en hebben daarmee dus ook gewoon toegang tot de nul-emissiezones, ondanks dat deze energiedrager op dit moment nauwelijks wordt toegepast binnen de mobiliteit. HVO100 is als brandstof goed voor een forse vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot, maar blijft wel stoffen uitstoten die slecht zijn voor de luchtkwaliteit, zoals NOX en fijnstoffen. Daar komt nog bij dat bij de toepassing van een nul-emissiezone we als gemeenten moeten kunnen handhaven welke voertuigen voldoen aan de emissie-eisen. Dat is bij het gebruik van HVO100 onmogelijk en niet toegestaan.

## 2.7. ZIENSWIJZEN OVER MOMENT VAN INVOERING

### 2.7.1. Maatregel komt te vroeg

43. *Een aantal indieners geeft aan op termijn best te willen overstappen op emissieloos vervoer, maar vindt de snelheid waarmee dit nu gevraagd wordt te hoog. Zowel de termijn van aankondiging als de termijn van overgang. De techniek is volgens hen nog niet beschikbaar en/of te duur.*

Het college deelt de mening niet dat de maatregel te vroeg komt en licht dat hieronder nader toe.

De invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek (ZES) past bij eerdere besluiten van de gemeente en het Rijk ten aanzien van het verduurzamen van de mobiliteit en het versterken van de leefbaarheid in Eindhoven.

- Verdrag van Parijs (2015) inzake de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius.
- Klimaatwet en het Klimaatakkoord (28-6-2019) inzake de CO<sub>2</sub> uitstoot in 2030 te beperken tot 49% ten opzichte van 1990 en 95% in 2050 ten opzichte van 1990. Dit is in samenspraak met de bedrijfsleven tot stand gekomen.
- Op 11 november 2019 publicatie van de landelijke harmonisatie inzake milieuzones (Staatsblad 2019, 398), waarin tevens de mogelijkheid is opgenomen om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren.
- Besluit invoering nul-emissiezone stadslogistiek door gemeenteraad op 16-9-2020.
- Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS), ondertekend op 9 februari 2021. Deze agenda is mede ondertekend door de logistieke sector.

Bovengenoemde beleidskaders en ambities vormden de basis voor het implementatieplan Nul-Emissie Stadslogistiek. Hiermee neemt de gemeente Eindhoven samen met belanghebbenden de verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren aan het Klimaatakkoord (jaarlijks vanaf 2030 1 miljoen ton CO<sub>2</sub> reductie). De gemeente heeft hierover actief gecommuniceerd met berichten en een projectwebsite waarop alle informatie over de plannen uitgebreid is gecommuniceerd. Iedere ondernemer heeft de verantwoordelijkheid zich te verdiepen in (toekomstige) regelgeving.

In het ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone Eindhoven 2025 dat op 7 november 2023 ter inzage is gelegd, is een overgangsregeling opgenomen waaraan alle gemeenten gehouden zijn. Het college merkt op dat de

overgangsregeling juist is vastgesteld met het oog op een zo soepel mogelijke overgang, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben de overstap te maken naar een uitstootvrij voertuig. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met afschrijvingstermijnen en de beschikbaarheid van uitstootvrije voertuigen. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de overstap praktisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Het college beseft dat voor kleine ondernemers de overstap naar elektrisch wellicht groot is, maar acht - gelet op de overgangsregeling - ook tussenstappen mogelijk die financieel wel haalbaar zijn.

Met dit in 2020 aangekondigde overgangsregime betekent dit dat een bedrijfsauto nog 8 jaar inzetbaar is en een vrachtauto nog 10 jaar. Daarnaast zijn er middels de ontheffingsmogelijkheden maatwerkoplossingen voor ondernemers waarvoor dit noodzakelijk is. Dit geldt ook voor bepaalde voertuigen zoals kampeervoertuigen die in het kader van de ontheffing voor particulier gebruik ontheffing kunnen krijgen.

Ten aanzien van de techniek is het college is van oordeel dat wachten op betere, goedkopere technieken, niet noodzakelijk en zelfs niet wenselijk is. De verbetering van de luchtkwaliteit, en daarmee de gezondheid, kan immers ook niet wachten. Hetzelfde geldt voor het dempen van de al begonnen klimaatverandering. Ten aanzien van de betaalbaarheid zijn er landelijke subsidiemogelijkheden. Zo is er de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bestelauto. Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Nul-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Het budget voor deze subsidie is onlangs opnieuw opengesteld. Meer informatie over beide regelingen is te vinden op RVO.nl. Daarnaast blijkt uit TCO (total cost ownership) berekeningen dat de totale kosten voor het rijden van een elektrisch bedrijfsvoertuig, in combinatie met de subsidiemogelijkheid tot en met 2024 en veranderende fiscale regelgeving op BPM (vrijstelling), op dit moment al lager liggen dan voor een diesel bedrijfsvoertuig. Deze verhouding wordt vanaf 2025 nog gunstiger voor elektrische bedrijfsvoertuigen.

Samenvattend is het college niet van mening dat het invoeren van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's te vroeg zou zijn. De nul-emissiezone is al vroeg aangekondigd. Van ondernemers mag verwacht worden dat ze anticiperen op toekomstige regelgeving.

## **2.8. ZIENSWIJZEN OVER COMMUNICATIE, PARTICIPATIE EN INSPRAAK**

### 2.8.1. Communicatie

44. *Oproep om te zorgen voor heldere spelregels waar voertuigen de komende jaren aan moeten (gaan) voldoen. Tijdens de overgangsregeling kunnen er onduidelijkheden en verwarring ontstaan over de regels.*

Het college begrijpt dat de regels soms ingewikkeld kunnen zijn voor ondernemers. Er wordt echter ingezet op volledige en heldere communicatie. Alle spelregels zijn te vinden op zowel de gemeentelijke website [Zero-emissiezone | Gemeente Eindhoven](#) als op de landelijke websites [Home - Op weg naar ZES](#) en [Home - Doehetzero.nl](#). Daarnaast wordt er op verschillende wijzen al gecommuniceerd richting ondernemers en inwoners via social media posts en via fysieke brieven naar voertuigeigenaren, zowel vanuit de RDW als vanuit de gemeente. Ook de komende periode blijven deze dit voortzetten. Onder andere is het volgende voorzien:

- Publicatie van het definitieve verkeersbesluit inclusief de nota van beantwoording en deze actief delen met alle indieners van zienswijzen.
- Brede landelijke campagne op de nul-emissiezones via het platform [doehetzero.nl](#) en [opwegnaarzes.nl](#).
- Brieven vanuit de RDW richting de verschillende groepen van eigenaren van bestelvoertuigen die straks niet meer in de nul-emissiezones toegestaan zijn. Telkens wanneer er vanuit de overgangsregeling voor een groep voertuigen dingen veranderen zullen hierop landelijk brieven gestuurd worden.
- Brieven vanuit de gemeente richting alle voertuigeigenaren in Eindhoven van dieselpersonenauto's met euroklasse 4 en lager te attenderen op de uitgestelde komst van de milieuzone voor de dieselpersonenauto's.
- Brieven vanuit de gemeente richting alle voertuigeigenaren van vracht- en bestelvoertuigen om deze groep te attenderen op de invoering van de nul-emissiezone per 1-1-2025.
- Doorgaan met maatwerkadviezen richting (mkb-)ondernemers. Een stadslogistiekmakelaar geeft deze ondernemers in een fysiek adviesgesprek alle informatie op de nul-emissiezone, subsidiemogelijkheden en kostenvergelijking.

45. *Waarom zijn er geen mogelijkheden voor een maatwerkadviesgesprek voor personenauto's*

Dit wordt niet aangeboden omdat het geen stadslogistieke activiteiten betreft. In de maatwerkadviesgesprekken wordt op maat van de situatie van de ondernemer ingegaan op zijn of haar activiteiten en welke oplossingen in het verduurzamen van het wagenpark en de activiteiten daarin het beste passen. Hierin komen zowel aspecten van elektrisch rijden aan bod, zoals de technische mogelijkheden van

elektrische voertuigen, laadoplossingen, de kosten, subsidiemogelijkheden, als alternatieve bedrijfsprocessen en oplossingen aan bod. Voor het vervangen van een ouder dieselpersonenvoertuig voor een nieuwer voertuig spelen deze aspecten niet of veel minder. Daarnaast kunnen autodealers hierover alle informatie bieden. Indien er specifieke vragen zijn, kunnen deze uiteraard wel altijd gesteld worden aan de gemeente via het mailadres [zero-emissie@eindhoven.nl](mailto:zero-emissie@eindhoven.nl).

## 2.8.2. Participatie en inspraak

*46. Meerdere indieners benoemen dat samenwerking, samenspraak en participatie in het traject is gemist om realistische oplossingen te vinden die zowel de milieudoelen, als de economische belangen van ondernemers dienen. Tevens wordt gevraagd hoe tot deze besluitvorming is gekomen.*

Het college vindt het vervelend om te horen dat de samenspraak is gemist in het traject. Er zijn echter vele stappen gezet om de plannen voor de maatregelen samen met (vertegenwoordiging van) ondernemers te ontwikkelen. We verwijzen ook naar paragraaf 2.7.1, waar wordt uitgelegd hoe dit besluit tot stand is gekomen. De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarbij niet alleen door overheden ondertekend maar ook door verschillende belangen- en brancheorganisaties [pdf \(overheid.nl\)](#).

Tevens is zowel voorafgaand als na het raadsbesluit in 2020 op verschillende momenten met diverse samenwerkingspartners in de stad overleg en samenwerking geweest. In mei 2018 zijn ter voorbereiding van het raadsvoorstel 'Vervolgaanpak Nul-emissiezone binnen de Ring' stakeholdersbijeenkomsten georganiseerd. In deze bijeenkomsten is afgesproken dat de stakeholders tijdens een nog te plannen gezamenlijke bijeenkomst nader geïnformeerd zouden worden over het resultaat van het stappenplan en welk vervolg de gemeente hieraan wil geven. Deze (digitale) bijeenkomsten hebben medio 2020 plaatsgevonden vooraf aan de meningsvormende vergadering van de gemeenteraad en maken deel uit van het externe consultatieproces. De resultaten van deze consultatieronde zijn als bijlage bij het oorspronkelijke raadsvoorstel in 2020 gevoegd.

Het college wijst er tevens op dat de gevolgde zienswijzeprocedure ook een vorm is van betrekken van burgers en ondernemers. Er is gekozen voor toepassing van de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure. Deze uitgebreide procedure heeft de gemeente in staat gesteld het besluitvormingsproces zorgvuldig te doorlopen. Aan de hand van ontvangen zienswijzen heeft een inventarisatie van de belangen plaatsgevonden, waarna een goede belangenafweging is gemaakt ten behoeve van de definitieve besluitvorming. Onderhavige nota van beantwoording is daar het onderdeel van.

## **2.9. ZIENSWIJZEN OVER EEN RELATIE TOT ANDERE MAATREGELEN**

### **2.9.1. Stimuleren alternatieven**

- 47. Een aantal indieners vraagt zich af of de gemeente ook investeert in het aanbieden van alternatieven zoals fietsen, goedkoper en beter OV, striktere 30km zones en elektrisch rijden bereikbaar een aantrekkelijk maken voor iedereen.*

Het college benadrukt dat de opgave om de mobiliteit in de stad te verduurzaming zeker niet alleen lukt met elektrificatie van het wagenpark. Mede als gevolg van de groei van de stad en de ambities om de stad ook nog leefbaarder en veiliger te maken, worden alternatieven voor onder andere de auto gestimuleerd. Hierop wordt een breed pakket van maatregelen toegepast de komende jaren. Dit alles is uitgewerkt in het op 12 maart 2024 door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Mobiliteit. Hierin is de visie op mobiliteit voor 2050 uitgewerkt in 7 dromen, die vervolgens vertaald zijn naar concrete maatregelen de komende jaren. Meer informatie hierover is hier te vinden: [Masterplan Mobiliteit | Gemeente Eindhoven](#)

### **2.9.2. Ambitie nul-emissie binnen de Ring voor alle vervoerwijzen in 2030**

- 48. Een aantal indieners spreekt bezorgdheid uit over de impact die een nul-emissiezone voor alle vormen van mobiliteit in 2030 kan hebben op de inwoners binnen de zone. Ook wordt gevraagd of dit ook geldt voor mensen met een motor of scooter.*

In het Masterplan Mobiliteit dat onlangs door onze gemeenteraad is vastgesteld (zie ook paragraaf 2.9.1) is de ambitie voor een nul-emissiezone binnen de Ring voor alle voertuigen per 2030 opgenomen. Dat geldt dus ook voor benzinepersonenauto's en voor motoren en scooters. Tegelijkertijd is daarin ook aangegeven dat voor bestaande voertuigen en/of bewoners binnen de nul-emissiezone overgangsregelingen komen. Hoe deze overgangsregelingen er precies uit gaan zien, kunnen we nu nog niet aangeven. Dat wordt de komende jaren verder uitgewerkt en zal ook afhangen van besluiten en wetgeving vanuit de Rijksoverheid. Uitgangspunt dat hiervoor in het Masterplan Mobiliteit is benoemd, is dat we bij deze uitwerking en invoering rekening houden met draagvlak en draagkracht in de stad. Dit om te zorgen dat bewoners met minder te besteden geld ook gebruik kunnen blijven maken van een auto of andere vervoermiddelen en dat er voldoende tijd is om de overgang naar emissieloze voertuigen te maken.

## **2.10. ZIENSWIJZEN OVER ELEKTRISCH RIJDEN**

### **2.10.1. Algemene zorgen over elektrisch rijden**

*49. Een aantal indieners geeft aan zich zorgen te maken over de overstap naar elektrisch rijden.*

Naar aanleiding van de zienswijzen over het elektrisch rijden begrijpt het college dat ondernemers zich zorgen maken over de overstap naar uitstootvrij vervoer. Daar staat tegenover dat er met aanpassingen in de bedrijfsvoering veel kan worden bereikt en dat het aanbod van elektrische voertuigen gestaag groeit.

Het college wijst op een aantal websites dat behulpzaam kan zijn voor ondernemers bij het vinden van een geschikte uitstootvrije bestelauto. Via het stappenplan elektrisch rijden op de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) staat bijvoorbeeld een overzicht van alle beschikbare elektrische bestelauto's, inclusief de belangrijkste specificaties zoals aankoop prijs en actieradius. Ook is het mogelijk om via de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) met de online simulator 'Elektrisch rijden' een advies op maat te krijgen. Met de simulator kan bepaald worden hoe groot de batterij moet zijn, waar het beste kan worden geladen en met welke kosten rekening gehouden moet worden. Op [www.welkebestelbus.nl](http://www.welkebestelbus.nl) kan op basis van het kenteken de eigen huidige bestelauto vergeleken worden met een elektrisch alternatief. De tool houdt rekening met de eigenschappen van het huidige voertuig, maar ook met onder andere de dagelijkse reisafstand en de brandstofprijs.

Voor zwaar verkeer en diverse werktuigen wordt wereldwijd nog hard gewerkt aan een betere beschikbaarheid van elektrische alternatieven. Dat is ook de reden dat voor vrachtauto's ruimere overgangsregelingen zijn afgesproken. Inmiddels zijn er wel verschillende merken en diverse typen uitstootvrije vrachtwagens beschikbaar, zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch. Beide varianten worden op dit moment volop verder ontwikkeld en geproduceerd. De grote vrachtwagenproducenten hebben allen een uitstootvrije productielijn en plannen voor verdere uitrol in de toekomst. Voor meer informatie hierover verwijst het college eveneens naar de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) en de daar genoemde overzichten van de Europese truck federatie ACEA en de HCNP. Met de TCO-vracht-tool kan inzicht verkregen in de Total Cost of Ownership (TCO) van een elektrisch vrachtvoertuig. Met de ZETI-tool kan een overzicht verkregen worden van alle uitstootvrije trucks die wereldwijd beschikbaar zijn. Ook deze tool is te raadplegen via het stappenplan op de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl).

### **2.10.2. Elektrische voertuigen zijn niet beschikbaar**

*50. Een aantal indieners stelt dat de benodigde elektrische voertuigen niet beschikbaar of te duur zijn. Specifiek worden genoemd kampeervoertuigen, voertuigen voor het geven van opleidingen aan nieuwe chauffeurs, bussen aangepast voor rolstoelvervoer en voertuigen met koelinstallatie.*

Voor voertuigen die nog niet beschikbaar zijn in een elektrische variant kan een ontheffing worden aangevraagd. Een adviescommissie van gemeenten en deskundigen adviseert het college hierover. Daarnaast voorziet het ontheffingenbeleid in een mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig. Ondernemers die maar zelden in de nul-emissiezone hoeven te zijn, kunnen geholpen zijn met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente en per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd.

Specifiek voor kampeervoertuigen geldt dat er ontheffing mogelijk is bij uitsluitend particulier gebruik. Hiermee is voor dit voertuigtype een concrete oplossing.

Dat er geen geschikte voertuigen beschikbaar zijn voor het geven van opleidingen is ons niet bekend. Het CBR neemt ook examens af in E-voertuigen wat in feite gelijk staat aan rijden met een automatische versnelling (een automaat).

Voor voertuigen geschikt voor rolstoelvervoer is er vrijstelling en/of ontheffing mogelijk waarmee er voor deze type voertuigen een concrete oplossing is. Tevens zijn er ook elektrische bussen geschikt voor rolstoelvervoer beschikbaar.

Voor bestelvoertuigen met een koelgedeelte is er aanbod op de markt beschikbaar bij verschillende producenten. Voor deze voertuigen geldt ook dat voor nieuwe voertuigen de TCO inmiddels vaak al voordeliger is dan voor fossiele varianten, zie ook paragraaf 2.10.1. Voor de bestaande voertuigen gelden daarnaast ook nog de reguliere overgangsregelingen.

### **2.10.3. Voertuigen zijn duur**

*51. Een aantal indieners stelt dat dat zij onvoldoende financiële middelen hebben om nieuwe voertuigen te rijden en daarom zijn aangewezen op de tweedehands markt. Een tweedehands markt voor elektrische bestel- en vrachtoertuigen is er echter nog niet of nauwelijks en tevens nog steeds kostbaar waardoor men geen mogelijkheid heeft een emissieloos voertuig te gaan rijden om de nul-emissiezone in te kunnen.*



Het college erkent dat de tweedehands markt voor elektrische voertuigen nog in ontwikkeling is en dat tweedehands elektrische voertuigen die op dit moment worden aangeboden vaak niet voorzien zijn van de mogelijkheid tot snelladen. Het college benadrukt echter dat niet iedereen per 1 januari 2025 de overstap naar uitstootvrij vervoer zal hoeven maken. Gelet op de overgangsregelingen duurt het voor een deel van de ondernemers nog enkele jaren voordat ze de overstap moeten maken. Met de voorgestelde geleidelijke uitfasering van de verschillende emissieklassen wordt bovendien een stapsgewijze overgang gerealiseerd, dat bijdraagt aan het kunnen leveren van voldoende voertuigen voor de Nederlandse markt en de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt. Wanneer de voorlopers tijdig de overstap naar uitstootvrije voertuigen maken, komt vervolgens over een aantal jaren ook de tweedehands markt tot stand. Het college merkt in dit verband nog op dat eigenaren van bestelauto's met emissieklasse 4 of lager ook kunnen overwegen om eerst de overstap te maken naar een voertuig met emissieklasse 6 waarmee zij tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone. Deze voertuigeigenaren hebben tegen die tijd dan ook het voordeel van een grotere tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of dit een geschikt alternatief is.

*52. Reparaties na een ongeval zijn bij elektrische voertuigen zeer kostbaar.*

De onderhoudskosten aan een e-voertuig zijn over het algemeen veel lager dan die van fossiel aangedreven voertuigen. Dit zal zich ook vertalen naar lagere kosten. We verwijzen hiervoor ook naar een eerder onderzoek hiernaar van de BOVAG: [samenvatting-bovag-onderzoek-effect-ev-op-aftersal](#)

**2.10.4. Elektrische voertuigen zijn schadelijk en gevaarlijk**

*53. Een aantal indieners maakt zich zorgen over het mogelijke brandgevaar van elektrische voertuigen, bijhorende risico's in parkeergarages en stelt dat de productie van de voertuigen schadelijk is.*

Het college is van mening dat er voldoende rekening is gehouden met de brandveiligheid van elektrische voertuigen. Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) wordt bepaald welke voertuigen wel of niet op de openbare weg worden toegelaten. Alle nieuwe automodellen – ook elektrische - zijn wettelijk verplicht om veiligheidstesten te ondergaan, voordat ze verkocht mogen worden. Elektrische auto's zijn minstens net zo brandveilig als brandstofauto's. Deze auto's vliegen zeker niet gemakkelijker in brand. Wel heeft een elektrische auto andere brandeigenschappen waardoor het blussen van de brand kan verschillen van het

blussen van een brandstofvoertuig. Voor meer informatie over de brandveiligheid van elektrische voertuigen verwijst het college naar:

[Veiligheid van elektrisch vervoer \(RVO\)](#)

[Hoe veilig zijn elektrische auto's? \(SWOV\)](#)

[Brandveiligheid parkeergarages elektrische voertuigen \(NIPV\)](#)

[Elektrische auto brandgevaarlijk? \(EV kenniscentrum\)](#)

Ten aanzien van de schadelijkheid tijdens het productieproces verwijzen we naar paragraaf 2.2.4. Het college beseft dat bij de productie van grondstof intensieve producten zoals voertuigen inderdaad sprake is van klimaat en milieu impact. Dit geldt echter evengoed voor voertuigen die rijden op fossiele brandstof en voor de processen die nodig zijn voor de winning en productie van fossiele brandstoffen.

#### **2.10.5. Rijbewijs/tachograaf/wegenbelasting**

- 54. Medewerkers moeten een nieuw (dubbel) rijbewijs (C en CE) halen om elektrische voertuigen van groot en zwaar formaat te mogen besturen. De kosten en tijd die gepaard gaan met het behalen van deze rijbewijzen leggen een extra financiële en operationele last op de ondernemer.*

Het college herkent de door indieners geschetste problematiek waarbij een groter gewicht gevolgen heeft voor inrichting van het voertuig en de kwalificaties van de bestuurder.

Een grote elektrische bedrijfswagen weegt inclusief de lading soms meer dan 3.500 kg. Voor het besturen van voertuigen zwaarder dan 3.500 kg (volgens de wet een vrachtauto) is een C1 of C-rijbewijs, code 95, en tachograaf nodig. Deze voertuigen dienen zich ook voor het overige te houden aan de huidige Nederlandse wetgeving voor vrachtwagens, waaronder de door de indiener genoemde geslotenverklaring voor vrachtwagens (C7-bord). Helaas kan het college hier geen verandering in aanbrengen, omdat het ter zake niet bevoegd is. Het Rijk kende een vrijstelling voor dit C1 of C-rijbewijs (onder voorwaarden) en tachograafplicht, maar deze is per 1 januari 2023 vervallen. Sinds 1 januari 2023 geldt een situatie van gedogen. Het college is verheugd met de constatering dat het Rijk ondernemers meer tijd wil geven en heeft besloten de gedoogperiode tot uiterlijk 1 juli 2024 eenmalig te verlengen voor voertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of die aantoonbaar vóór 1 oktober 2023 zijn besteld. Na 1 juli 2024 moeten alle ondernemers voldoen aan de huidige wettelijke regels. Chauffeurs hebben dan een tachograaf en een rijbewijs C nodig. Emissievrije bedrijfsvoertuigen kunnen worden vrijgesteld van tachograafgebruik mits deze zich bewegen binnen een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn. Leidend is de plek waarvandaan het voertuig op een dag zijn rit is gestart. Hiermee is de chauffeur echter niet vrijgesteld van de rij- en rusttijden. Ook als er geen

tachograaf aan boord is, moeten bedrijven aan arbeidstijdenregistratie van hun chauffeurs voldoen. Voorts wordt gewezen op het Europese initiatief over [de herziening van de Rijbewijsrichtlijn](#) die mogelijk een oplossing gaat bieden. Mochten ondernemers door de regelgeving mogelijk toch in de problemen komen, wijst het college op het ontheffingenbeleid dat (naar verwachting) gelijktijdig met verkeersbesluit wordt vastgesteld.

#### 2.10.6. Technische stand van zaken

*55. De ontwikkeling in aanbod van elektrische voertuigen blijft achter. De actieradius is te beperkt en elektrische bestelbussen hebben onvoldoende laadgewicht en trekgewicht voor ondernemers die zware spullen moeten vervoeren. De combinatie van beperkingen maakt dat ze niet goed inpasbaar zijn binnen de dagelijkse bedrijfsvoering.*

Het college wil de problemen die ondernemers aanvoeren over elektrisch rijden niet bagatelliseren, maar wijst erop dat elektrisch rijden aanpassingen in de bedrijfsvoering mogelijk noodzakelijk maakt. Het college erkent dat de actieradius van elektrische voertuigen op een acculading vaak kleiner is dan van vergelijkbare voertuigen op fossiele brandstof, met name in geval van inzet van aanhangers. Bovendien kost het bijladen van een elektrisch voertuig meer tijd dan het tanken van fossiele brandstof. Dit speelt echter alleen wanneer er op 1 dag afstanden afgelegd moeten worden die groter zijn dan de actieradius van het betreffende voertuig. Als dat niet het geval is wordt het voertuig normaal gesproken 's nachts op de standplaats opgeladen en dit kost (in tegenstelling tot tanken) juist geen extra tijd. Wanneer een ondernemer (nog) geen laadvoorzieningen op depot heeft gerealiseerd of kan realiseren (bijvoorbeeld vanwege netcongestie) kan er gebruik gemaakt worden van een groot netwerk van publieke laadpalen en publieke snellaaders. In Nederland zijn per december 2023 ongeveer 4.300 (semi)publieke snellaadpunten en ruim 140.000 (semi)publieke reguliere laadpunten beschikbaar. In Eindhoven zijn per februari 2024 ruim 2500 (semi)publieke reguliere laadpunten beschikbaar. In de regio Eindhoven zijn daarnaast ruim 200 snellaadpunten aanwezig en alleen in Eindhoven zelf 57 (semi)publieke snellaadpunten. In uitzonderlijke situaties waarin een ondernemer aantoonbaar kan maken dat het voertuig dat hij/zij nodig heeft qua maximale gewicht en trekvermogen niet beschikbaar is, is er mogelijkheid voor ontheffing op basis van ontheffing voor niet verkrijgbare voertuigen.

*56. Er is nog weinig bekend over de techniek en betrouwbaarheid van elektrische voertuigen. Dat geeft onzekerheid, bijvoorbeeld ook door de grote kosten van de batterij.*

Het belang om deze maatregel te nemen is volgens het college te groot om hier op te wachten. Daarnaast is er steeds meer bekend over de levensduur en betrouwbaarheid van de batterijen en die is positief. Zo blijkt dat de gemiddelde degradatie (afname van capaciteit accu) na 250.000 kilometer nog meer dan 90% van de originele capaciteit is. Zie bijvoorbeeld: [De accu van elektrische auto's: dit moet je weten | ANWB](#).

## 2.11. ZIENSWIJZEN OVER LADEN

### 2.11.1. Onvoldoende aanbod van laadinfrastructuur

*57. Een aantal indieners stelt dat er onvoldoende (publieke) laadplekken zijn op de locatie waar zij die nodig hebben zoals bedrijventerreinen. Ook zijn er zorgen over ontwikkeling van laadinfrastructuur bij nieuwbouwprojecten en over de inpassing in het straatbeeld.*

Het college is van mening dat Eindhoven op dit moment beschikt over een behoorlijk dekkend netwerk van publieke laadpalen (zowel reguliere laadpalen als snelladers) dat ruimschoots beantwoordt aan de vraag naar publiek laden. Er zijn nu al ruim 2500 reguliere semi-publieke laadpalen en 57 snelladers in de stad aanwezig. In de komende periode wordt dit netwerk verder uitgebreid. Dit gebeurt op basis van gebruikscijfers: zodra op basis van gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief gebruikt wordt, wordt hiernaast, of in de directe omgeving, een extra laadpaal bijgeplaatst. Hiermee groeit het aanbod van laadinfra de komende jaren mee met de groei van elektrische mobiliteit. In deze aanpak worden ook nieuwbouwlocaties en bedrijventerreinen meegenomen. Daarnaast bekijkt Eindhoven samen met het programma Logistiek Laden (een samenwerking is tussen de gezamenlijke netbeheerders en het ministerie van I&W) of snelladen voor de logistiek voldoende ontwikkelt in de stad en regio. Inmiddels is het eerste logistieke snellaadplein al gerealiseerd op de locatie Truckstop Acht.

Ten aanzien van de inpassing van laadinfrastructuur binnen het straatbeeld worden locaties zorgvuldig gekozen op basis van vooraf bepaalde criteria. Daarnaast kijkt de gemeente ook naar innovaties zoals de combinatie met lichtmasten. Deze worden inmiddels al op twee plekken in de stad als proef toegepast.

Hoe de gemeente Eindhoven ook de komende jaren werkt aan de uitbreiding van de laadinfra is hier te lezen: [2 \(eindhoven.nl\)](#)

### 2.11.2. Problemen met netcongestie

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

Het is het college bekend dat er voor grootverbruikersaansluitingen in Eindhoven en omgeving sprake is van netcongestie, waardoor het realiseren van een nieuwe grootverbruikersaansluiting of het vergroten van een bestaande aansluiting op korte termijn niet mogelijk is. Goede laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit zijn essentiële voorwaarden om de ambities van uitstootvrij vervoer te kunnen realiseren. Het college begrijpt de zorgen van de indieners en erkent dat netcongestie ook in Eindhoven een uitdaging vormt voor de energietransitie. Echter, gelet op de zwaarwegende belangen die met de invoering van de nul-emissiezone worden gediend, kan naar het oordeel van het college niet gewacht worden totdat alle problemen met de netcongestie in Eindhoven of in Nederland zijn opgelost. Daarom werkt de gemeente samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering van netcongestie waarbij technologische oplossingen, flexibele contracten en ondersteuning op maat worden geïntegreerd.

De netbeheerders investeren de komende jaren in een stevige uitbreiding van het elektriciteitsnet. Op de websites van de netwerkbeheerders wordt het tijdspad getoond waarbinnen dit plaatsvindt. Deze uitbreiding alleen zal echter niet voldoende zijn, en daarom zijn er op de korte en middellange termijn ook andere oplossingen nodig om de beschikbare netcapaciteit beter te benutten. Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) onderschrijft dat het beter gebruik maken van het huidige net van cruciaal belang is en wijst daarom op slimme oplossingen, zoals load balancing en batterijopslag, om de eigen belasting op het netwerk te optimaliseren en de piekbelasting te verminderen. Ook worden binnen het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN) diverse oplossingen uitgewerkt om bedrijven handvatten te geven om met maatregelen aan de slag te gaan.

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

In welke mate een ondernemer hinder ondervindt van netcongestie hangt af van variabelen zoals het aantal en type voertuigen dat de ondernemer heeft; het

moment van vervanging van de voertuigen; de elektriciteitsbehoefte en het beschikbare gecontracteerde vermogen van de ondernemer en de mogelijkheden van slimme laadoplossingen en tijdsgebonden flexibele contracten. Er zijn ook praktische handreikingen voor ondernemers om te bekijken welke mogelijkheden er allemaal zijn. Zie ook: [handlerdownloadfiles.ashx \(agendalaadinfrastructuur.nl\)](http://handlerdownloadfiles.ashx (agendalaadinfrastructuur.nl))

Daarnaast bezit het merendeel van de bedrijven in Eindhoven slechts één of twee bestel- of vrachtvoertuigen. Het college verwacht dat het merendeel van deze bedrijven binnen de eigen aansluiting met behulp van slimme laadtechnieken en de potentie van tijdsgebonden contracten hun elektrische voertuigen in de nacht kunnen opladen. Een zeer beperkt deel van de bedrijven bezit 5 of meer voertuigen. Deze groep bedrijven heeft een verhoogde kans om op eigen terrein te maken te krijgen met netcongestie voor hun laadinfrastructuur, omdat zij mogelijk geen verzwaarde netaansluiting kunnen krijgen. De gemeente ondersteunt deze bedrijven door niet alleen maatwerkadvies te verstrekken over slimme laadoplossingen, maar ook over de overgangsregeling, ontheffingen en financiering van voertuigen en laadvoorzieningen in de vorm van de landelijke subsidies (zie paragraaf 2.2.2). Daarnaast faciliteert de Gemeente Eindhoven een mix aan publiek toegankelijke laders verspreid over de stad van reguliere laders tot snelladers die voor iedereen toegankelijk zijn.

Het college vertrouwt erop dat met de hiervoor beschreven oplossingen, samen met de verruimde ontheffing voor bakwagens (zie paragraaf 2.2.2), de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel kunnen worden beperkt. Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar op korte termijn geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is hangt, zoals hiervoor is toegelicht, af van meerdere factoren en de beoordeling hiervan vergt maatwerk. Het college zal deze situaties beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college.

## **2.12. ZIENSWIJZEN OVER FLANKEREND BELEID**

### **2.12.1. Ontheffingen voor rolstoeltoegankelijke voertuigen**

*59. Ontheffingen worden slechts uitgegeven voor 3 jaar. Waarom geen definitieve ontheffing?*

Deze termijn is vastgelegd binnen de landelijke regels voor milieuzones. De termijn is een termijn waarvoor de ontheffing wordt afgegeven. Het is niet zo dat daarna geen ontheffing meer mogelijk is, maar deze zal dan wel opnieuw aangevraagd moeten worden. Het is namelijk gebruikelijk om altijd een eindtermijn aan ontheffingen en vergunningen te koppelen. Het kan namelijk zijn dat er in die

periode veranderingen zijn, bijvoorbeeld ten aanzien van het eigendom van het voertuig. Deze termijn is niet van toepassing voor de ontheffing van een aangepast bestel- of vrachtoertuig dat valt onder het ontheffingenbeleid voor de nul-emissiezone.

*60. Waarom is geen ontheffing mogelijk op basis van de passagiers-gehandicaptenparkeerkaart?*

Met de vrijstellingen en ontheffingen voor aangepaste voertuigen is ruimhartig voorzien in maatwerk voor de gebruikersgroep van deze voertuigen omdat deze groep geen alternatieven heeft maar ook omdat er vaak forse investeringskosten zijn gemoeid met deze voertuigen. Uiteraard kan de voertuigeigenaar van een aangepast voertuig waarmee men meerijdt ook eenzelfde vrijstelling of ontheffing verkrijgen.

Ontheffing enkel en alleen op basis van een gehandicaptenparkeerkaart is niet mogelijk om de volgende redenen:

- Vrijstelling en ontheffingen kunnen alleen worden afgegeven voor een voertuig. Niet voor personen. In handhaving is dit namelijk ook niet te controleren. Dit geldt op dit moment ook al zo binnen steden met milieuzones voor personenauto's en bestelvoertuigen.
- Indien iemand meerijdt met regulier voertuig geldt niet het argument van de hogere investeringskosten en daarom gelden dezelfde regels als voor alle andere voertuigen. Ook zijn er in dat geval alternatieven beschikbaar zoals een huur- of deelauto en is er ook de mogelijkheid om een dagontheffing voor het voertuig aan te vragen.

*61. Niet alle voertuigen zijn via het kentekenregister voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149.*

Particulier aangepaste voertuigen kunnen zo'n code ook bij de RDW krijgen. Mocht een voertuig toch niet aan de RDW-eisen voor een dergelijke code voldoen, dan kan een beroep gedaan worden op de ontheffingsmogelijkheid voor voertuigen die vanwege een handicap zijn aangepast.

*62. Geldt ontheffing in Eindhoven ook automatisch als ontheffing in alle andere gemeenten in Nederland met een nul-emissiezone.*

Ja, deze ontheffingen worden aangevraagd via het landelijke loket ontheffingen en zijn vervolgens ook landelijk geldend in alle nul-emissiezones.

*63. Hoe gaat het met het specifieke doelgroepenvervoer. Welke eisen gaan er gesteld worden aan het leerlingenvervoer*

Dit type vervoer vindt plaats met voertuigen die vallen onder categorie personenauto en vallen daarom niet onder de regels voor de nul emissiezone voor vracht- en bestelvoertuigen. Echter, deze vervoervormen worden aanbesteed en daarbij worden ook milieueisen opgenomen voor de voertuigen die worden ingezet. Gemeente(n) hebben hierin binnen de huidige contracten al bepaald dat dit vervoer in 2025 volledig nul-emissie is met uitzondering van de voertuigen waarvoor dit nog niet mogelijk is.

**2.12.2. Ontheffingen kampeervoertuigen**

*64. Voor kampeervoertuigen is een systeem met maximaal 12 dagontheffingen per jaar onwerkbaar.*

Zie paragraaf 2.5.4. Het college is voornemens om in het definitieve ontheffingenbeleid geen voorwaarde voor een minimale emissieklasse te hanteren voor de ontheffing particulier bezit. Particuliere bezitters van kampeervoertuigen kunnen dan ook op basis van deze ontheffing tot 1-1-2030 met het voertuig bij de eigen woning komen zonder dat hiervoor telkens een aparte dagontheffing voor nodig is.

**2.12.3. Maatwerk voor specifieke groepen**

*65. Er zijn meerdere zienwijzen ingediend met vragen en verzoeken voor specifieke doelgroepen. Hieronder zitten non profit organisatie, garagebedrijven, marktondernemers, zorgverleners en werknemers van verhuurkantoren.*

Voor de doelgroepen non profit organisatie, garagebedrijven en marktondernemers verwijzen we naar paragraaf 2.5.2 en 2.5.3. Wat betreft zorgverleners en werknemers van verhuurkantoren is het niet gebruikelijk dat deze rijden in stadslogistieke voertuigen maar veelal in personenauto's waarvoor andere regels gelden. Daarnaast ziet het college voor de gevallen waarin wel gebruik gemaakt wordt van een bestelvoertuig geen reden waarom deze doelgroep niet, net als andere ondernemers kan voldoen aan de regels van de nul-emissiezone.

**2.12.4. Uitzondering benzine en/of weinig rijden**



66. *Verzoek om uitzonderingen voor benzine bestelauto's. Ondernemers hebben juist bewust voor deze brandstof gekozen met het oog op de milieuzones die zich richten op diesel.*

Het college benadrukt dat de nul-emissiezone niet enkel bedoeld is als maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit maar ook ter vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot van de mobiliteit. Benzine voertuigen dragen gelijkwaardig aan dieselveertuigen bij aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Daarnaast stoten ook schonere brandstofmotoren (zowel diesel als benzine) alsnog CO<sub>2</sub>, NOX en fijnstof uit. Zie onder andere <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php>. Met deze maatregel beoogt het college een bijdrage te leveren aan het dempen van de reeds ingang gezette klimaatverandering en verbetering van de luchtkwaliteit.

#### **2.12.5. Planning loket ontheffingen**

67. *Openstelling van het loket ontheffingen per medio 2024 is laat en zorgt voor een lange onzekerheid.*

Volledige aanvragen zullen binnen 6 weken afgehandeld worden. Dat betekent dat een ondernemer nog voldoende tijd heeft om op basis van de uitkomst van de aanvraag te handelen. Daarnaast geldt er ook een gewenningsperiode gedurende de eerste 4 maanden van 2025 waarin er nog niet gehandhaafd zal worden. Bovendien geldt ook nog dat er ontheffing mogelijk is gedurende de leverperiode van een nieuw besteld voertuig. Ook wanneer deze pas laat besteld wordt. Hiermee is het college van mening dat de mogelijkheid om per medio 2024 ontheffing aan te kunnen vragen ondernemers voldoende tijd geeft.

#### **2.12.6. Financiële ondersteuning**

68. *Enkele zienswijzen doen navraag op aanvullende financiële ondersteuning, bijvoorbeeld bij aanschaf en in fiscale voordelen.*

We verwijzen naar paragraaf 2.2.2 waar de financiële ondersteuningsmogelijkheden benoemd zijn.

### **2.13. ZIENSWIJZEN OVER SCHADE**

#### **2.13.1. Nadeelcompensatie**

*69. Enkele indieners geven aan dat door de invoering van de maatregel inwoners en ondernemers worden gedwongen hun voertuig te verkopen met financiële verliezen / schade als gevolg. De vraag wordt gesteld of hiervoor een financiële tegemoetkoming vanuit de gemeente volgt?*

In de rechtspraak is bepaald dat een bestuursorgaan is gehouden tot compensatie van onevenredige – buiten het maatschappelijk risico vallende en op een beperkte groep burgers of instellingen drukkende – schade als gevolg van zijn op de behartiging van het openbaar belang gerichte optreden. Voor een dergelijk verzoek om schadevergoeding moeten gegevens worden overgelegd waaruit blijkt dat schade is geleden en op basis daarvan dat de geleden schade het gevolg is van het handelen van de gemeente. Naar het oordeel van het college is geen sprake van onevenredige – buiten het maatschappelijk risico vallende – schade als gevolg van handelen van de gemeente.

*70. Enkele indieners stellen dat inwoners die al vele jaren woonachtig zijn binnen de beoogde nul-emissiezone bij aankoop van de woning niet konden weten dat deze maatregel zou worden genomen. Bij verkoop van de woning heeft dit effect op de prijs die aspirant kopers willen betalen.*

Het college verwacht niet dat de invoering van de nul-emissiezone tot prijsdaling van woningen zal leiden. Bovendien kan ook het omgekeerde worden betoogd; namelijk dat als gevolg van minder hinder, gezondere lucht en een prettiger leefklimaat de woningwaarde stijgt. Zie verder ook de reactie bij voorgaande zienswijze.

### **3 Zienswijzen op ontwerp-verkeersbesluit milieuzone diesel personenauto**

De samengevatte zienswijze is telkens cursief weergegeven. De reactie van het college volgt er telkens direct onder.

#### **3.1. Zienswijze waarin de milieuzone wordt gesteund**

- 1. Er zijn enkele reacties waarbij wordt aangegeven dat de invoering van een milieuzone een goed idee is. Als redenen wordt daarvoor benoemd dat de luchtkwaliteit binnen de stad slecht is en dat maatregelen die dat verbeteren belangrijk zijn. Ook wordt benoemd dat minder gemotoriseerd verkeer en meer ruimte voor voetgangers en OV fijn is.*

Het college is verheugd om te lezen dat de indieners de maatregel ondersteunen. Het uitbreiden van de milieuzone naar dieselpersonenauto's is immers één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van Eindhoven te verbeteren. Daarnaast wordt de CO<sub>2</sub> uitstoot hiermee ook verminderd en zetten we als een stad een nieuwe stap richting volledig uitstootvrije mobiliteit in de stad in 2038 conform de ambitie die door de gemeenteraad met het besluit op het Masterplan Mobiliteit op 12 maart 2024 is vastgesteld. Tegelijkertijd werkt de gemeente samen met de partners in en buiten de stad aan het terugdringen van de uitstoot bij andere sectoren zoals de industrie en de gebouwde leefomgeving.

#### **3.2. Onderbouwing van de milieuzone**

- 2. Enkele indieners geven aan dat geen wetenschappelijke onderbouwing is van het beoogde effect van de maatregel en keuze om deze maatregel in te zetten. Dit gaat in op de beperkte omvang van het aantal voertuigen dat door de maatregel geweerd wordt, de beperking van een enkel gebied terwijl uitstoot buiten het gebied blijft inkomt, en de milieu impact van productie van nieuwe voertuigen.*

Het college verwijst voor de beantwoording van deze zienswijzen naar een aantal eerdere paragrafen waar uitgebreid ingegaan is op deze aspecten.

Voor de onderbouwing van het belang en de proportionaliteit van de maatregel verwijzen we naar paragraaf 2.2.1 en 2.2.2.

Voor de beantwoording van het effect van de zone in relatie tot uitstoot buiten de zone en de relatie met de milieu impact bij productie van nieuwe voertuigen verwijzen we naar paragraaf 2.2.4. en 2.3.1.

### 3.3. Omvang van de milieuzone

3. *Een aantal indieners is van mening dat industrieterreinen binnen de zone zoals De Kade, de Hallenweg en de Scherpenakkerweg vrijgesteld zouden moeten zijn van de milieuzone. Ook voor de Woenselse markt wordt dit gesteld.*

Het college verwijst hier naar paragraaf 2.3.1 en 2.3.2 waar in een reactie uitgelegd wordt waarom deze terreinen volgens het college onderdeel zijn van de milieuzone. Het college benadrukt hierbij dat al in 2020 door de gemeenteraad dit besluit is genomen en dat eenieder hierop heeft kunnen voorbereiden. Een grens is altijd arbitrair maar zoals aangegeven is de keuze voor een zone voor het gebied binnen de Ring een weloverwogen en beargumenteerde keuze. Het bedrijventerreinen worden (steeds meer) direct omringd door woongebieden waardoor het belang van luchtkwaliteit extra meeweegt.

### 3.4. Alternatieve toelatingseisen

4. *Meerdere indieners stellen vragen over de keuze voor de norm van euro 5 en hoger voor dieselpersonenauto's. Daarbij wordt ook gevraagd waarom enkel dieselveertuigen en waarom uitzondering voor oldtimers.*

Het college benadrukt dat met name oudere dieselveertuigen in substantiële mate bijdragen aan de uitstoot van schadelijke stoffen. [Emission Standards: Europe: Cars and Light Trucks \(dieselnet.com\)](#). Daarnaast biedt de landelijke wet- en regelgeving op dit moment de mogelijkheid om per 1 januari 2025 een milieuzone in te voeren voor dieselpersonenauto's met euroklasse 5 en hoger. Dit zullen ook andere steden met een milieuzone voor dieselpersonenauto's gaan toepassen. Voor benzinepersonenauto's hebben gemeenten op dit moment geen wettelijke mogelijkheid om een milieuzone in te voeren. Wat betreft oldtimers verwijzen we naar paragraaf 2.4.2. Dit betreft landelijke wetgeving waar we als gemeente Eindhoven niet van kunnen afwijken.

### 3.5. Specifieke gevolgen van de milieuzone

5. *Een aantal indieners stelt dat als gevolg van de milieuzone inwoners, met name binnen de zone, gedwongen worden hun voertuig weg te doen en dit niet eerlijk te vinden.*

De auto heeft voor een deel van de inwoners een belangrijke functie binnen de mobiliteit. Daarvoor zal in de stad ook ruimte zijn en blijven. Tegelijkertijd groeit en verandert de stad en heeft de samenleving een opgave om ook de mobiliteit te verduurzamen. Dit vraagt om beleid dat de schaarse ruimte in de stad evenwichtig verdeelt over functies en vervoerwijzen. In het Masterplan Mobiliteit heeft de gemeente haar visie op de mobiliteit binnen de stad uitgewerkt. Zie ook: [Mobiliteits verslag en actieplan \(eindhoven.nl\)](#). In dit masterplan is aangegeven dat de gemeente de verschoning van het wagenpark wil versnellen, onder andere met maatregelen als een milieuzone, maar dit te doen op basis van draagvlak en draagkracht. Uitgangspunt is dus dat er voor alle doelgroepen voldoende betaalbare alternatieven beschikbaar blijven. Het college benadrukt wel dat dit niet per se altijd een auto zal zijn.

Het college benadrukt dat de maatregel al reeds in 2020 is aangekondigd en dat inwoners naast alternatieven voor de auto ook nog altijd over kunnen gaan op een nieuwer tweedehands diesel- of benzinevoertuig waarmee er nog steeds een betaalbaar alternatief beschikbaar is. Daarbij is het positieve effect op de luchtkwaliteit vooral ook ten gunste aan de bewoners binnen de milieuzone. Voor beantwoording wordt ook nog verwezen naar paragraaf 2.5.1 en 2.5.2.

### 3.6. Alternatieve oplossingen

6. *Verskillende indieners hebben suggesties gegevens voor alternatieven op de maatregel van de milieuzone. Zo wordt voorgesteld om bestaande auto's uit te faseren, bewoners binnen de zone een uitzondering te geven zodat zij wel met hun voertuig de zone in kunnen en er wordt voorgesteld om te zorgen voor goede alternatieven.*

Het college waardeert dat indieners meedenken over alternatieve oplossingen. Voor de beantwoording verwijzen we ook naar paragraaf 2.6.1 en 3.4 en 3.5. De impact van oudere dieselloertuigen op met name de luchtkwaliteit is groot. Dit betreft ongeveer een kwart van alle dieselloertuigen die staan geregistreerd in de stad. Daarvan staan er in totaal minder dan 300 geregistreerd in het gebied binnen de zone. Het college benadrukt nogmaals dat de maatregel al reeds in 2020 is aangekondigd en dat inwoners naast alternatieven voor de auto ook nog altijd over kunnen gaan op een nieuwer tweedehands diesel- of benzinevoertuig waarmee er nog steeds een betaalbaar alternatief beschikbaar is. Daarbij is het positieve effect op de luchtkwaliteit vooral ook ten gunste aan de bewoners binnen de milieuzone. Om die reden acht het college het proportioneel om deze relatief kleine groep van voertuigen te weren met een milieuzone. Wel zal nog bekeken worden of, aanvullend op de reeds voorziene ontheffingsmogelijkheden, er ook nog dagontheffingen mogelijk kunnen worden op moment dat de milieuzone ingevoerd wordt. Daarnaast is het college het volledig eens met de zienswijze dat er ook goede alternatieven in de stad beschikbaar zijn. In het Masterplan Mobiliteit zijn

hiervoor ook veel verschillende acties opgenomen om dit de komende jaren verder te verbeteren.

### **3.7. Moment van invoering**

7. *De termijn waarop dit wordt doorgevoerd is te kort waardoor inwoners en ondernemers niet voldoende kunnen anticiperen.*

We verwijzen hiervoor naar de beantwoording bij paragraaf 2.7.1. Op 16 september 2020 is al door de Eindhovense gemeenteraad besloten tot de uitbreiding van de milieuzone naar dieselpersonenauto's met euroklasse 5 en hoger. Dit is ook uitgebreid gecommuniceerd via de gemeentelijke website. Daarnaast zijn alle voertuigeigenaren eind oktober 2023 gericht per brief geïnformeerd over de veranderingen. Hiermee is er dus meer dan een jaar tijd om te anticiperen op de maatregel. Met het noodzakelijke voorlopige uitstel van de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's ontstaat er nog extra tijd voor eigenaren om te anticiperen.

8. *Welke garanties zijn er dat schonere dieselvoertuigen de komende jaren wel toegestaan blijven?*

Tot 2030 zijn er geen maatregelen voorzien voor het inperken van het gebruik van dieselpersonenauto's met euroklasse 5 en 6. Voor 2030 is er een vastgestelde ambitie met het Masterplan Mobiliteit om alle voertuigen met uitstoot te weren uit het gebied binnen de Ring. Hiervoor verwijzen we naar de reactie bij paragraaf 2.9.2.

### **3.8. Communicatie, participatie en inspraak**

9. *Enkele indieners stellen dat de gemeente in gebreke is gebleven om inwoners tijdig te informeren en dat er niet actief wordt gecommuniceerd naar eigenaren van dieselvoertuigen buiten de stad.*

Het college deelt niet de mening dat inwoners niet tijdig zijn geïnformeerd. Zie hiervoor ook paragraaf 3.7 en 2.8.2. Met betrekking tot het informeren van voertuigeigenaren buiten de stad benadrukt het college dat iedere verkeersdeelnemer de eigen verantwoordelijkheid heeft om de wet- en regelgeving in acht te nemen die betrekking heeft op zijn/haar voertuig en handelingen. Op de gemeentelijke website is deze informatie duidelijk aangegeven. De gemeente Eindhoven is het daarnaast niet toegestaan om voertuigeigenaren die niet woonachtig zijn in Eindhoven aan te schrijven. Daarbij speelt ook het praktisch punt dat niet de informatie beschikbaar is welke personen met een ouder

dieselveertuig in de stad zullen komen en dat deze vanuit het gehele land en buitenland kunnen komen. Uiteraard zet Eindhoven wel in op aanvullende communicatie vooraf aan de invoering om weggebruikers te attenderen op de veranderingen.

### **3.9. Elektrisch rijden**

10. *Enkele indieners stellen dat elektrische voertuigen belastend zijn voor het milieu vanwege de mijnbouw en het verkrijgen van de aardmetalen en dat deze voertuigen niet betaalbaar zijn.*

Hiervoor verwijzen we naar de beantwoording bij paragraaf 2.10.3 en 2.10.4 en 2.2.4. Het college benadrukt dat een elektrische auto of alternatieven voor de auto alternatieven zijn maar dat het de komende jaren ook gewoon mogelijk blijft om een betaalbare tweedehands auto te gebruiken.

### **3.10. Flankerend beleid**

11. *Enkele indieners doen een verzoek tot flankerende maatregelen voor specifieke situaties zoals mantelzorgactiviteiten en vrijstelling voor houders van een diesel-caravan combinatie.*

Voor een aantal doelgroepen zijn uitzonderingen bepaald ten aanzien van de regelgeving. Dat geldt bijvoorbeeld voor voertuigen die zijn aangepast in het kader van een beperking en voor kampeervoertuigen. Deze voertuigen hebben een uitzondering omdat er vaak grotere aanschafkosten zijn en/of omdat deze voertuigen vaak minder kilometers rijden. Voor het geven van mantelzorg en voor een dieselveertuig dat een caravan moet trekken gelden deze argumenten niet. Tevens zijn hiervoor in het kader van de landelijke uniforme regels rondom de milieuzones geen specifieke ontheffingen en wordt dit dus ook niet in andere steden met een milieuzones toegepast. Het college wil wel nader onderzoeken of dagontheffingen aangeboden kunnen worden. Dit zou deels tegemoet komen aan de ingediende zienswijzen.

### **3.11. Schade**

12. *Enkele indieners doen verzoek tot schade compensatie als gevolg van recent groot onderhoud aan voertuig en compensatie van de dagwaarde.*

Hier wordt verwezen naar de reactie bij paragraaf 2.13.

### **3.12. Handhaving, monitoring en bebording**

#### *13. Hoe wordt de milieuzone straks gecontroleerd?*

Op de milieuzone zal worden gehandhaafd. Hiervoor wordt handhaving voorbereid 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. Dit wordt gecombineerd ingezet met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren. Dit is dus een willekeurige handhaving. Ieder voertuig dat de camera's passeert zal worden gecontroleerd. Uiteraard wordt hierbij alle wet- en regelgeving ten aanzien van gegevensregistratie en verwerking in acht genomen.