

VASTSTELLINGSNOTA

ZIENSWIJZEN OP, EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN, HET ONTWERP-VERKEERSBESLUIT NUL-EMISSIEZONE BEDRIJFS- EN VRACHTAUTO

Ambtshalve wijzigingen

Er zijn ambtshalve wijzigingen gemaakt in het verkeersbesluit 'Instellen nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto':

- De definitieve bebording is opgenomen in het verkeersbesluit.
- Het intrekken van de paarse milieuzone voor vrachtverkeer is opgenomen; de nul-emissiezone vervangt de milieuzone voor vrachtauto's.
- Het opnieuw vaststellen van de paarse milieuzone voor autobussen is opgenomen, omdat deze blijft bestaan.

Aanvullende landelijke afspraken

Daarnaast zijn, nadat het ontwerp-verkeersbesluit werd vrijgegeven voor inspraak, twee aanvullende landelijke afspraken gemaakt:

- Er is een aanvullende ontheffing voor bakwagens met emissieklasse 6 met een Datum Eerste Toelating (DET) tussen 1 januari 2017 – 31 december 2019 toegevoegd aan het landelijke ontheffingenbeleid. Deze geldt ook voor ondernemers in Utrecht.
- Vanaf 1 juli 2024 kunnen ondernemers een ontheffing aanvragen via een tijdelijk Centraal Loket, dat bij de gemeente Amsterdam is gepositioneerd. Dit loket behandelt gedurende de overbruggingsperiode tot het opleveren van het landelijke Centraal Loket van de RDW..

Zienswijzen, met reactie gemeente

Zienswijze 1

Wat een belachelijke idee om ondernemers kapot te maken met jullie klimaat gekkigheid. Jullie begraven de meest ondernemers. Wij hebben het al zo moeilijk met allerlei belastingen en heffingen. Jullie maken ons allen kapot.

Jullie zitten lekker met jullie luxe kantoorbanen met ons belastinggeld allerlei rare plannen en ideeën te verzinnen. Stop met deze gekkigheid. De gewone mensen hebben al moeilijk genoeg.

Reactie gemeente

We hebben besloten de nul-emissiezone in te voeren, samen met 28 andere gemeenten in Nederland, omdat we de luchtkwaliteit willen verbeteren. Schonere lucht is beter voor de gezondheid van onze bewoners, bezoekers en ondernemers. We beseffen ons dat deze maatregel gevolgen

heeft voor ondernemers: uiteindelijk moeten zij een emissieloos voertuig aanschaffen of gebruik gaan maken van een alternatief.

We begrijpen dat de overstap naar een emissievrij voertuig een aanzienlijke investering kan zijn. Echter, op dit moment zijn de totale kosten voor aanschaf, gebruik en onderhoud van nieuwe emissievrije bestelwagens (TCO) al vergelijkbaar met voertuigen op diesel. Ook is de verwachting dat de aanschafprijs de komende jaren blijft dalen en er steeds meer modellen beschikbaar komen, ook op de tweedehands markt.

Zienswijze 2

Ik ben het er niet mee eens.

Op moment is het voor mij onbetaalbaar om een voertuig te kopen die voldoet aan de eisen die nodig heb om mijn onderneming voort te zetten. Denk hierbij een trekgewicht en laadvermogen en grote van de auto.

Wat gebeurt er met mensen die buiten de boot vallen?

Reactie gemeente

Wij realiseren ons dat de stap naar emissievrije stadslogistiek groot is. Als gemeente faciliteren wij een geleidelijke groei naar uitstootvrije stadslogistiek. Om de overgang en het tempo te faseren en inpasbaar te maken binnen de bedrijfsvoering van ondernemers zijn verschillende overgangsregelingen afgesproken, waaronder vrijstellingen voor bepaalde voertuigen. Daarnaast zijn er voor bijzondere bedrijfssituaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Dit is in landelijk overleg met het Rijk, de gemeenten en de vertegenwoordigers van verschillende bedrijfstakken afgesproken. Hiermee verwachten we voldoende fasering en balans aan te brengen tussen de ambitie voor verduurzaming en de negatieve gevolgen voor ondernemers.

In 2025 start de overgangperiode van vijf jaar richting een volledig uitstootvrije vloot van zakelijk gereden bestel- en vrachtauto's in 2030. Vanaf 2025 hoeven alleen nieuw aangeschafte bestel- en vrachtauto's emissievrij te zijn. Voor voertuigen die reeds in bezit zijn op 1 januari 2025 gelden overgangstermijnen. Op deze manier wordt er flexibiliteit geboden in de overgang naar emissieloos vervoer. Ondernemers die volgens de overgangsregeling vanaf 2025 hun bestelvoertuig moeten vervangen, hoeven niet direct te kiezen voor een volledig emissieloos voertuig. Een tweedehands bestelauto (mits minimaal emissieklasse 5) is ook een optie.

Een aantal voertuigcategorieën is vrijgesteld van de nul-emissiezone:

- Een bedrijfs- (bestel-) of vrachtwagen van 40 jaar of ouder (oldtimer).
- Een rolstoeltoegankelijke bedrijfsauto, met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.
- Een vrachtwagen met carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF met een maximale leeftijd van 12 jaar. Deze vrijstelling loopt tot uiterlijk 1-1-2030 of tot het moment dat het voertuig voor die tijd 13 jaar oud wordt, gerekend vanaf de Datum Eerste Toelating (DET).

Voor ondernemers die niet op korte termijn kunnen overstappen naar een emissieloos voertuig, en voor wie er geen alternatieven zijn, zijn ontheffingen mogelijk. De volgende ontheffingsmogelijkheden zijn opgenomen in het geharmoniseerde ontheffingenbeleid voor de nul-emissiezone:

- Ontheffing i.v.m. levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een Datum Eerste Toelating (DET) van 12 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- Ontheffing voor voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn / waarvoor geen vergelijkbaar emissieloos alternatief is;
- Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's in particulier bezit;
- Ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal EUR 500,-) in verband met een handicap;
- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of hoger;
- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor vrachtauto's met emissieklasse 5;
- Dagontheffing voor een vracht- of bedrijfsauto die als kampeerwagen geregistreerd staat, voor de zone waar de wagen geregistreerd staat;
- Ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden (zoals een dreigend faillissement);
- Ontheffing voor emissieklasse 6-bakwagens met een DET tussen 1 januari 2017 en 31 december 2019.

Ondernemers die niet in aanmerking komen voor landelijke subsidieregelingen, vrijstellingen of ontheffingen kunnen een beroep doen op de hardheidsclausule, of een ontheffing aanvragen wegens bijzondere financiële omstandigheden, waarbij gekeken wordt naar de specifieke omstandigheden, op basis waarvan wij als college kunnen besluiten tóch een ontheffing te verlenen.

Daarnaast zijn er vanuit de Rijksoverheid verschillende aanschafsubsidiereregelingen beschikbaar. Voor vrachtwagens bestaat de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) en voor bestelauto's de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA, tot 2025).

Met deze maatregelen ondersteunen we ondernemers zoveel mogelijk in de transitie naar emissieloos vervoer. Onze logistieke makelaars denken graag mee met ondernemers over een passende oplossing.

Zienswijze 3

We hebben van u de folder ontvangen met daarin de informatie over de emissiezone.

Tot mijn verbazing zag ik dat de ZE zone een erg uitgebreid gebied is.

Dit houdt dus in dat voor de kleine MKB bedrijven het onmogelijk gaat worden om nog werkzaamheden uit te voeren in de genoemde ZE zone

We hebben enkele jaren geleden, 2 nieuwe emissie 6 bestelbussen gekocht en om nu weer 2 nieuwe elektrische bestelbussen aan te schaffen is voor ons financieel gewoon niet te doen.

Op deze manier maakt u het voor de kleine ondernemer onmogelijk om nog werkzaamheden te verrichten binnen de ZE zone. De grotere bedrijven kunnen zich wel veroorloven om nieuwe bestelbussen aan te schaffen maar de kleinere ondernemingen kunnen dat niet en zullen dus failliet gaan.

Reactie gemeente

De grenzen van de nul-emissiezone Utrecht zijn dezelfde als die van de milieuzone.

Emissieklasse 6 bedrijfsauto's (bestelbussen) die vóór het ingaan van de nul-emissiezone zijn aangeschaft mogen (met een vrijstelling) tot 1 januari 2028 in de zone blijven rijden. Daarmee heeft u een aantal jaar extra de tijd om over te stappen naar emissieloos vervoer. Als eind 2027 blijkt dat uw onderneming écht geen emissieloos voertuig kan kopen, dan kunt u een beroep doen op ontheffingsmogelijkheden (zie antwoord 2).

Zienswijze 4

Hierbij wil ik reageren op de voorgenomen verkeersbesluit voor welke (bestel) autos de milieu zonen in mogen komen en welke niet.

Het is een plan waarbij geen enkel rekening wordt gehouden met de werkelijke situatie waarin men bevind.

- 1. Bewoners in dit gebied hebben zeker hulp nodig van een aannemer die een reparatie moet verrichten, of er is een lekkage waarbij hulp van een aannemer nodig is, of iets verbouwd willen hebben.
Deze bewoners worden keihard in de kou gezet, want er zullen heel weinig bedrijven zijn die op dit moment en komende jaren een elektrische bestelbus kunnen en zullen aanschaffen. En als die er wel zijn, ze zullen een zeer hoge voorrij tarief moeten rekenen. Dit komt op de rekening van de bewoners.*
- 2. De reden dat aanschaffen van elektrische bus niet gaat lukken is de aanschafprijs en bijna geen laad mogelijkheden, tenzij je een eigen oprit hebt.
Op dit moment als men z'n auto wil opladen moet hij of zij de laadplek constant in de gaten houden of deze vrij komt, en als je auto geladen is deze direct weer weg halen. Je moet ook in de avond elke keer hiermee bezig zijn.*

Ik ben niet tegen een milieu zone, echter u houd geen rekening waarin bewoners terecht in komen. Als het aan mij ligt, komt ik helemaal niet in deze zone. Ik zal ook geen werk in de milieu zone aannemen.

Als de bewoners hulp of iets bezorgd willen hebben moeten ze opzoek gaan naar bedrijven die wel elektrische vervoer hebben.

Ook de zone die u heeft ingedeeld is vreemd. Als je niet oppast kom je in een valkuil terecht en kan je niet terug keren of een ander route nemen om niet in de zone terecht te komen.

Ik heb het idee dat dit moedwillig is gedaan om de kassa van de gemeente te vullen met de boetes die zo makkelijk opgelegd kunnen worden.

Bijvoorbeeld: Einde van de Amsterdamse straatweg, als je daar vast komt te staan (omdat je wat moet bezorgen of een klus heb op dat stukje), kan je niet keren, en moet je de route langs de Daalse tunnel nemen, en dit is een milieu zone!!

Waarom heeft de gemeente deze zone niet netjes uitgetekend zodat als je een verkeerde route heb genomen, of je ergens op het einde moet zijn, dat je kan uitwijken zonder dat de deze zone in terecht MOET komen.

Op dit moment heb ik een euro 5 busje en deze rijdt gewoon goed en heeft geen gebreken. Deze zou ik dan ook moeten verkopen om iets met euro 6 of 7 moeten aanschaffen, deze zijn duur en voor een elektrische versie heb ik helemaal niet de mogelijkheden toe.

Dan wil ik met deze auto blijven doorrijden, maar dan moet de gemeente geen valkuilen creëren zodat je kan uitwijken of kan keren.

Er zullen vast op meerdere plekken van deze valkuilen zijn, ik verzoek de gemeente hiernaar te kijken.

Als de gemeente dit weigert te doen, dan zal het te maken hebben met mijn vermoeden dat dit is opgezet op bekeuringen te kunnen uitdelen.

Reactie gemeente

We realiseren ons dat de overstap een forse investering vraagt, daarom proberen we ondernemers zoveel mogelijk tegemoet te komen. Met uw emissieklasse 5 bestelbus kunt u tot 1 januari 2027 in de zone rijden. Het vervangen door een emissieklasse 6 bus zou u 1 jaar extra geven. Zie antwoord 1 en 2 voor wat betreft de mogelijkheden om (op termijn) over te stappen op emissieloos vervoer, en de vrijstellingen en ontheffingen.

Voor wat betreft oplaadmogelijkheden zijn wij van mening dat, naast laden op eigen terrein, er (voor bestelverkeer) ruim voldoende publieke oplaadpalen beschikbaar zijn binnen de gemeente Utrecht om te kunnen laden op bestemming of onderweg. Oplaadpalen worden bijgeplaatst op basis van de vraag.

De inzet van de gemeente is niet om zoveel mogelijk bekeuringen uit te delen. Bovendien, de opbrengsten uit verkeersboetes gaan naar de landelijke overheid, niet naar gemeenten. Wij nemen deze maatregel om de gezondheid te verbeteren. Daarom geven wij ruim voorafgaand aan de zonegrens aan dat er een zone geldt, op plekken waar u nog voor een andere route kunt kiezen. Als u toch doorrijdt kunt u inderdaad op een punt komen waarbij een alternatieve route niet meer mogelijk is, daarom hebben we ook waarschuwingborden geplaatst. Daarnaast hanteren wij tijdens de eerste vier maanden van de inwerkingtreding van de nul-emissiezone een waarschuwingperiode waarin bij overtreding een waarschuwingbrief wordt verstuurd. Hoewel wij zorgvuldig hebben gekeken naar de plekken waarop waarschuwingborden staan, bekijken wij dit voorafgaand aan het inwerkingtreden van de nul-emissiezone nogmaals goed.

Zienswijze 5

Bij dezen wil ik graag bezwaar maken tegen het te nemen verkeersbesluit voor de ZE-zone. Ik zal u ook uitleggen waarom.

Ik ben zelf bewoner van de binnenstad en woon in [adres verwijderd, Red.] Dat is net binnen de ZE-

zone. Ook rij ik een bestelauto. Niet op diesel, maar op euro 95. Ook gebruik ik deze nauwelijks bedrijfsmatig, maar omzetten naar privé heeft geen zin. Aangezien ik ZZP'er ben word ik door de wet namelijk gezien als 1 en dezelfde "natuurlijke persoon".

Ik gebruik deze auto verder totaal niet in de binnenstad, af en toe pak ik de dichtstbijzijnde brug om de ZE-zone en de stad uit te rijden. Mijn auto heeft emissieklasse 4. Het is een oudere auto, maar wel het enige wat ik op dit moment kan betalen. Daarnaast heb ik ook bewust gekozen voor dat model, omdat je dan ook nog eens een bank of iets dergelijks op kunt halen.

Volgens de nieuwe regels in dit verkeersbesluit zou ik deze auto niet meer mogen gebruiken in het gebied waar ik woon en kom ik ook niet aanmerking voor een vrijstelling of ontheffing. Dit vanwege het type auto (bestelauto) en het feit dat ik deze niet naar privé kan zetten omdat de wet daar geen onderscheid in maakt in het geval van een ZZP'er.

Deze informatie heb ik van Berend van Heezik, die met naam en telefoonnummer op de ZE-zone folder van de gemeente vermeld staat. Nou zal de heer Van Heezik zich vast wel beroepen op de geldende regels, maar toch heb ik het idee dat ik bij de gemeente Utrecht tegen een betonnen ambtelijke muur aan loop.

Terwijl ik wel een bewoner van diezelfde binnenstad/ZE-zone ben. Een gewoon mens die (helaas) geen geld heeft voor een andere (elektrische) auto. Ik moet het doen met wat ik heb. Naar mijn idee wordt die mogelijkheid me nu ontnomen door de gemeente Utrecht.

Ik woon hier net 1,5 jaar en heb daar 20 jaar inschrijving bij Woningnet voor moeten inleveren. Als ik had geweten dat dit zou gebeuren (waarvan ik toen niet op de hoogte was) had ik andere keuzes gemaakt qua wonen. En dat is jammer, want ik woon hier heel fijn en heb ook in deze woning geïnvesteerd.

Het enige wat ik wil is mijn parkeerkaart houden zodat ik gewoon voor de deur kan parkeren zoals ik nu ook doe en weer de binnenstad (en ZE-zone) uit kan rijden. Daarmee vervuil ik de binnenstad niet tot nauwelijks. Ik vind het heel raar dat er bij de gemeente geen ruimte lijkt om hierover te praten. Ik zou dit nooit vragen als ik hier niet zou wonen. Maar mensen ontzeggen om met hun eigen auto te parkeren voor hun eigen deur (waar de gemeente Utrecht een hoop geld voor vraagt) vind ik dan weer net te ver gaan voor een schonere stad (een streven waar waarschijnlijk sowieso iedereen voorstander van is).

Reactie gemeente

Het voornemen om een nul-emissiezone in te stellen in Utrecht is met de ondertekening Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) in 2014 bekendgemaakt. Hierin hebben verschillende gemeenten (waaronder Utrecht), vertegenwoordigers van bedrijfsleven en belangenorganisaties en de Rijksoverheid, de ambitie uitgesproken om in 2025 de stadskernen van de aangesloten gemeenten in Nederland emissievrij te bevoorraden. Eind 2020 is het raadsbesluit genomen om dit daadwerkelijk mogelijk te maken en om ondernemers vroegtijdig op de hoogte te stellen op de nul-emissiezone.

Hoewel het voor ons belangrijk is om de gezondheid te verbeteren, willen we ondernemers en ZZP'ers ook zoveel mogelijk tegemoetkomen. We beseffen ons dat het investeren in een emissievrij voertuig een flinke investering kan zijn. Zie antwoord 2 voor wat betreft vrijstellingen, ontheffingen en de huidige subsidieregelingen.

De nul-emissiezone geldt niet voor bestelauto's die als 'particulier' geregistreerd staan. Mogelijk kunt

u als ZZP'er de registratie van uw voertuig bij de RDW omzetten naar een particuliere bestelauto, mits u deze niet zakelijk gebruikt. Hierdoor komt u in aanmerking voor de ontheffing voor particulier bezit. U doet dan wel afstand van diverse fiscale voordelen (zoals BTW en lagere MRB). Als de auto bedrijfsmatig wordt gebruikt en als zodanig bij de RDW geregistreerd is, is het niet mogelijk een beroep te doen op de ontheffing voor particulier bezit/gebruik van bestel- en vrachtauto's. Tenslotte kunt u overwegen om uw bestelauto in te ruilen voor een personenauto waarvoor de nul-emissiezone niet geldt.

Zienswijze 6

Hierbij maak ik bezwaar tegen de beperking om met mijn ingevoerde (benzine) personen auto, gekoppeld aan een bedrijfskenteken , niet meer bij het centraal station Utrecht mag komen.

Auto is gekocht zonder kenteken. Rdw heeft afgifte gedaan na koopovereenkomst. Rdw geweest, gaf aan dat uitgifte correct was.

Volgens mij is het onzin dat ik als particulier, in bezit van een personen auto moet voldoen aan zakelijke beperkingen.

Het digitaal loket is nog niet ingericht. Informatie hierover is ook nergens terug te vinden.

Volgens deze procedure is het onmogelijk om bij de ingang van dit besluit te voldoen aan het besluit. Daarom verzoek ik u dan ook om dit besluit minimaal een jaar uit te stellen, zodat ook de bewoners van Utrecht uw besluitvorming in normale procedure volgorde kunnen uitvoeren .

Zoals het nu is georganiseerd is het bijna onmogelijk te voldoen aan de in het nieuwe verkeersbesluit gestelde eisen.

Mocht ik deze auto in de toekomst nodig hebben voor gehandicapte vervoer. Is het mij helemaal onduidelijk waar ik aan toe ben.

Reactie gemeente

Het voornemen om een nul-emissiezone in te stellen in Utrecht is met de ondertekening Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) in 2014 bekendgemaakt. Hierin hebben verschillende gemeenten (waaronder Utrecht), vertegenwoordigers van bedrijfsleven en belangenorganisaties en de Rijksoverheid, de ambitie uitgesproken om in 2025 de stadskernen van de aangesloten gemeenten in Nederland emissievrij te bevoorraden. Eind 2020 is het raadsbesluit genomen om dit daadwerkelijk mogelijk te maken en om ondernemers vroegtijdig op de hoogte te stellen op de nul-emissiezone.

Toegang tot de nul-emissiezone is afhankelijk van de emissieklasse van uw voertuig. Via de kentekenchecker op www.opwegnaarzes.nl kunt u controleren of uw voertuig toegang heeft tot de nul-emissiezone. De nul-emissiezone geldt niet voor personenauto's onder de Europese classificatie categorie M1. De nul-emissiezone geldt wel voor bedrijfsauto's onder de Europese classificatie categorie N1.

Momenteel wordt gewerkt om het aanvragen van ontheffingen mogelijk te maken via een Centraal (landelijk) Loket. Wij verwachten dat dit loket per 1 juli operationeel is. Zodra hier meer informatie

over beschikbaar is vindt u deze op onze website en op die van OpWegNaarZes.nl. Zie antwoord 2 voor een overzicht van vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden.

Mocht u in de toekomst uw (bedrijfs)auto gebruiken voor rolstoeltoegankelijk transport en bezit uw voertuig de carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 147 of 149, dan is uw voertuig vrijgesteld voor de nul-emissiezone.

Als uw bedrijfsauto niet over een van deze bijzonderheidscode beschikt en u uw voertuig wel vanwege een handicap heeft aangepast voor meer dan €500,- dan heeft u recht op een ontheffing.

Zienswijze 7

Stichting Centrummanagement Utrecht (CmU)

Hierbij willen we vanuit de Stichting Centrummanagement Utrecht (CmU) namens de ca. 1700 ondernemers en vastgoedeigenaren in retail, horeca en cultuur graag een reactie geven op het ontwerp verkeersbesluit voor de ZE zone.

CmU is een van de ondertekenaars van de in 2014 ondertekende Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. Hoewel CmU het doel om te werken richting emissievrij beleveren ondersteund, zijn er wel een aantal zorgen/aandachtspunten bij onze achterban die we via deze reactie graag onder de aandacht brengen:

- Jaarlijks wordt er door bewoners en bezoekers meer dan 1,4 miljard euro uitgegeven in het centrum. Dit betekent dat die producten en diensten die eruit gaan op enig moment ook weer moeten worden aangevuld door de verschillende toeleveranciers; wij zien dat voor verschillende leveranciers en ondernemers de combinatie tussen de ambitie met de ZE-zone en de beperkingen in aslast ter bescherming van het historische erfgoed een lastige puzzel vormt om te leggen; in lijn met de robuuste verbinding voor bestemmingsverkeer richting centrum pleitten wij daarom ook voor robuuste verbindingroutes voor leveranciers vanaf de singel richting de vestigingen van ondernemers in het kernwinkelgebied; we hopen dan ook dat de beperkte capaciteit die beschikbaar is om de aslast van werkkelders in beeld te brengen met voorrang wordt ingezet voor het bepalen van de aslast van werkkelders op die robuuste bevoorradingsroutes zodat hier zo snel mogelijk bekend is of er op deze routes toch een wat hogere aslast mogelijk is dan de aslast van 2 ton; op die manier behouden we én het historische erfgoed, maken het voor transport wellicht wat soepeler en dit draagt naar alle waarschijnlijkheid ook bij aan het versneld elektrificeren van het wagenpark dat leveranciers gebruiken omdat een grotere range aan voertuig(leveranciers) binnen handbereik komt; onduidelijkheid over de routes die de voorkeur genieten zorgen voor onzekerheid en doen afbreuk aan het vestigingsklimaat; kiezen voor robuuste bevoorradingsroutes en deze benoemen dragen juist op positieve wijze bij aan het vestigingsklimaat van het centrum.

- In lijn met het vorige aandachtspunt maken we ons ook zorgen over de beperkte capaciteit van de openbare ruimte in het centrum in relatie tot bijvoorbeeld het voetgangersgebied; we verwachten namelijk dat de invoering van de ZE-zone zal zorgen voor een toename van het aantal verkeersbewegingen; hoe voorkomen we dat er uiteindelijk zoveel voertuigbewegingen zijn dat de ruimte voor voetganger en fietser in het gedrang komt, het centrum onbereikbaar is voor leveranciers op bepaalde momenten met als gevolg een verslechtering van het vestigingsklimaat; op welke manieren wordt er straks voor gezorgd dat bezoekers binnen de venstertijden niet onnodig worden gehinderd door emissie loze voertuigen in het voetgangersgebied?; wordt er ook gekeken naar het verhogen van de frequentie en verruiming van bijvoorbeeld afvalinzameling (vaker inzamelen of op

andere tijden, 24h inzameling) waardoor meer ruimte ontstaat voor zowel de bezoeker/bewoner/gebruiker van het centrum, de toeleveranciers als de afvalinzamelaars?

- Een andere zorg die we van veel ondernemers horen is dat het voor ondernemers en vastgoedeigenaren haast onmogelijk is om monteurs te vinden voor (spoed)reparaties aan elektrische installaties of loodgieters bij waterschade of onderhoud/repairatie van CV installaties (dit als gevolg van een combinatie van aslastbeperking, straks komt hier dan nog de eis van de ZE-zone bij); onlangs stond er ook nog een artikel in de krant waarin kleine ondernemers in de bouwsector voor vrijstelling pleiten bij de emissievrije zones; de ondernemers zouden namelijk onmogelijk kunnen voldoen aan de eisen vanwege het beperkte trekgewicht en de actieradius van elektrische voertuigen bij het vervoer van zware materialen en gereedschap; is er al nagedacht over oplossingen voor deze specifieke doelgroepen zodat bewoners en ondernemers een beroep kunnen blijven doen op hun diensten én deze ondernemers ook kunnen blijven ondernemen in het centrum van Utrecht?

Tot zover onze aandachtspunten/zorgen ten aanzien van het ontwerpverkeersbesluit. We hopen dat we deze voldoende hebben toegelicht. We lichten onze aandachtspunten graag toe in een gesprek én denken graag mee over oplossingsrichtingen. We zien de beantwoording op onze reactie tegemoet.

*Hartelijke groet namens het bestuur van CmU,
de vertegenwoordigers van het aandachtsgebied Bereikbaarheid*

*Belangenvereniging Hoog Catharijne
Centre director Hoog Catharijne - Klepierre
Centrummanager*

Reactie gemeente

In overleg met CABU en CmU hebben we als gemeente in 2023 onderzoek gedaan naar de beperkingen van emissievrije vrachtvoertuigen in combinatie met de aslastbeperkingen in het wervengebied. Daaruit bleek dat een klein deel van de elektrische bestelbussen (circa 5%) te zwaar is voor het wervensysteem. Het gaat daarbij echter om bestelbussen die vanwege hun gewicht (zwaarder zijn dan 3,5 ton totaalgewicht) binnen de N2 klasse (vrachtauto) vallen en daardoor überhaupt niet in het gebied zijn toegestaan vanwege het geldende vrachtauto verbod.

Wij delen uw zorg met betrekking tot robuuste verbindingroutes en geven prioriteit aan onderzoek in de werfkelders die liggen op de zuidelijk bevoorradingsroute om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de staat van de kelders en de mogelijke belasting met gewicht. Gezien het aantal kelders en de onduidelijke eigendomsituatie is dit echter een langdurig proces.

Tegelijkertijd werken we aan alternatieven voor traditionele bevoorrading, zoals vervoer van zware goederen over het water (bij uitstek een alternatief in het wervengebied), levering via logistieke hubs en met lichtere voertuigen zoals LEVs en vrachtfietsen.

We verwachten dat de invoering van de nul-emissiezone niet leidt tot méér logistieke bewegingen. In veruit de meeste gevallen heeft de emissievrije variant van een vrachtvoertuig evenveel of meer toegankelijkheid. Bijvoorbeeld, de venstertijden zijn ruimer voor schone voertuigen zodat de bevoorrading efficiënter kan plaatsvinden. Daarnaast is de invoering van de nul-emissiezone voor veel leveranciers en ontvangers een moment om de bevoorrading te herijken. Er worden dan opties bekeken om de logistiek slimmer, efficiënter en goedkoper te organiseren, bijvoorbeeld door

goederen te bundelen en zo het aantal ritten te verminderen. Er zijn adviseurs beschikbaar die uw bedrijf hierbij kunnen ondersteunen en ook via onze logistiek makelaars kunnen de mogelijkheden worden verkend.

We begrijpen de zorg van ondernemers om te voldoen aan de toelatingseisen van de nul-emissiezone. Om ondernemers tegemoet te komen zijn er verschillende ontheffingsmogelijkheden beschikbaar, zie ook antwoord 2.

Tenslotte zijn er steeds meer bedrijven, actief in de bouw of vervoer, die zich specialiseren in het werk in (emissievrije) binnensteden, waar u een klus aan kunt uitbesteden.

Zienswijze 8

Bij deze willen wij graag bezwaar maken op de plannen van de gemeente om in 2030 elektrisch rijden voor diesel vrachtwagens door te voeren.

Wij staan iedere zaterdag op de Planten en Bloemenmarkt Janskerkhof en rijden momenteel een 12 ton vrachtwagen euro 5. Wij rijden 700 meter in de milieuzone om op de Janskerkhof te komen, vervolgens staat de vrachtwagen de hele dag stil, na afloop rijden we 700 meter om de milieuzone weer uit te gaan. Onze vrachtwagen is simpelweg onze winkel en niet een transport bedrijf die winkels bevoorraden doet in de hele binnenstad.

Wij hebben best respect voor het feit dat er wat moet veranderen maar wij kunnen voor deze ene dag dat wij de milieuzone in moeten niet een investering doen van 600.000-700.000 euro in 6 jaar tijd voor een nieuwe vrachtwagen ivm overgangsregeling euro 6 jonger dan 5 jaar en daarna een elektrische vrachtwagen.

Wat willen wij graag :

Wij willen versoepeling van de regels voor de markt ondernemers op de Planten en Bloemenmarkt Janskerkhof. We willen best een euro 6 Vrachtwagen kopen, maar iets te koop is er niet in een vrachtwagen van 5 jaar of jonger.

Graag wil ik een euro 6 aanschaffen uit 2015 of jonger, dat is nog net te koop en betaalbaar voor ons als marktondernemer.

En graag zien wij versoepeling van de regel elektrisch rijden in 2030. Het is voor ons marktondernemers niet haalbaar om z'n grote investering te doen. Het blijft niet alleen bij aankoop elektrische vrachtwagen. Er komen nog veel meer dingen bij kijken zoals laadpaal aan het bedrijf, nieuwe accupakket na ongeveer 5 jaar ect. Alles bij elkaar ruim 500.000-600.000 euro.

Ik geef u nu met klem aan als de huidige regeling van kracht blijft is er in 2030 nog maar 10% van de marktondernemers actief zal zijn op de markt.

Ik neem aan dat dit niet de bedoeling is. Immers vinden wij dat de Planten en Bloemenmarkt Janskerkhof eigenlijk op de monumentenlijst thuis hoort. Het bestaat al zo lang, en wij als familiebedrijf verkopen hier al ruim 50 jaar onze planten. Heel zonde als dit verloren gaat.

Ik hoop dat u deze mail in beraad neemt en ik hoop op een positieve uitslag voor ons ondernemers op de Bloemen en Plantenmarkt op de Janskerkhof. En natuurlijk ook voor de overige branches op andere markten in Utrecht.

Reactie gemeente

Sinds 2022 worden vrachtwagens op diesel met emissieklasse (euro) 5 en lager geweerd uit de milieuzone. Volgens deze toegangseisen heeft u momenteel geen toegang tot de zone. Momenteel beschikt u voor 2024 over een ontheffing in afwachting van een vervangend voertuig. Met een emissieklasse 6 vrachtauto kunt u nog tot 2030 de nul-emissiezone betreden.

De nul-emissiezone geldt voor alle bestel- en vrachtauto's, ongeacht de duur en afstand van de ritten in de zone. Dus ook als u slechts 700 meter de zone inrijdt.

We realiseren ons dat de overstap een forse investering vraagt, daarom proberen we ondernemers zoveel mogelijk tegemoet te komen. Zie antwoord 1 en 2 voor wat betreft de mogelijkheden om (op termijn) over te stappen op emissieloos vervoer, vrijstellingen en ontheffingen.

Daarnaast willen we u ook wijzen op de mogelijkheden om uw aanlevering te laten doen door een van de stadsdistributiecentra die Utrecht heeft.

Zienswijze 9

Doel van verkeersbesluit om de milieuzone's is verbeteren van klimaat door minder stikstofdioxide en verbeteren lokale milieu door minder fijnstof en roet. Begrijpelijk en wenselijk is de door u voorgestelde verzwaaring van de Utrechtse Milieuzone. Echter behoeft de Milieuzone met 'kennis achteraf' de nodige fine-tuning voor nuances en het 'slaan van meer vliegen in één klap'.

Dit ten aanzien van:

- 1) Recente technologisch vooruitgang van duurzame BioFuels en het voorkomen Blackouts van Red Alert Stroomnet tot 2036.*
- 2) Betaalbare Decarbonisatie voor kleine bedrijven burgers EN toch (versnellend) strengere CO2-klimaatdoelen te halen.*
- 3) Klimaatvriendelijk sociaal armeren en kwetsbare burgers te ontzien en via OV/Trein mobiel houden, i.p.v. afsnijden d.m.v. (te) dure EV-dwang.*

VOORSTELLEN:

Fine-tuning voor v/d Utr. Milieuzone voor 2025 en later:

A- de Utr. milieuzone behalve voor EV's, ook een **uitzondering** te maken voor Dieselauto's die **HVO100 gebruiken**. In ieder geval Euro 4 Diesels, incl. Bestelauto's en vrachtauto's/bussen.

Dit om de HVO100 zelfs versus EV's Klimaat- en Milieuvoordelen. Zie Details in Ad 1), Ad 2).

Handhaving/check van HVO100 is simpel/snel even uitlaat ruiken en direct weet men HVO100 of Diesel B7.

*B- re. 3) Stel voor de milieuzone ook aan te passen met **vrije corridors/toeleidende weg**, omsloten, maar niet blokkerend, door de milieuzone.*

-Graadt van Roggenweg vanaf A2/Maarten Luther King Laan tot en met het Jaarbeursplein.

Dit als ondersteuning v/d Utrecht CS als Centrela OV-overstap punt naar plaatsen als buiten de stad.

Maar op Jaarbeursplein opgehaald door auto's die (voor ALLEEN Ophalen/Brengen) niet strikt (hoeven te) voldoen a/d milieuzone-categorieën.

Zoals slecht ter been zijnde ouderen, rolstoelgebonden burgers/die zich geen EV kunnen veroorloven (of Diesel op duurzame HVO100)

Die komen per Trein naar Utrecht en kunnen bij Jaarbeursplein stappen in een auto of taxi.

-Corridors naar begraafplaatsen, (bijv.) Utr. Oost St.Barbara (of Overvecht) waar ouderen naar toe gebracht kunnen worden.

Met vertrouwen u voldoende te hebben ingelicht, zie ik graag tegemoet uw fine-tuning van uw 2025 & later Milieuzone-besluit, m.b.v. de voorstellen uit voortschrijdende kennis.

Ad 1)

In recente jaren zijn er duurzame nieuwe brandstoffen ontwikkeld die klimaat-en milieuschonend zijn.

a-De 1e verkrijgbare is (nieuwe '2nd Gen') BioDiesel, een duurzame dieselvervanger: HVO100 Hydrated Vegetable Oil.

Een grote fabrikant is bijv. Neste in Finland, maar er komen meer fabrikanten, waaronder de Shell. HVO100 is 2e generatie, want NIET 1e Gen milieu-ONvriendelijke palmolie, maar CO2-Neutralere vanwege brongrondstof afval, frituurolie, restvetten.

b-HVO100 is **Klimaat-/Milieuschoner** t.o.v. Diesel B7 is:

-90% CO2, -33% PM Fine Dust, -30% HC (Soot), -9% NOx, -20% CO, -5% Sulfur.

<https://saan.nl/wp-content/uploads/2021/09/Capture.png> of per ISO Standaard

<https://www.neste.be/en/neste-my-renewable-diesel-be/product-information/what-is-hvo>

c-HVO100 **Voordelen** voor Klimaat- en Milieu zijn (nog) **ONbekend** bij NL-rijksoverheid en burgers,

d- Van Duitse burgers kent 88% HVO100 (nog) niet, maar gestart is eenn voorlichtingscampagne. De Duitse regering, is al overtuigd v/d HVO100 klimaat-/milieuvoordelen en geeft HVO100 vrij April 2024.

e-De **MINUS 90% CO2** 'promoveert' **Euro 4 Diesel ~7x Klimaatvriendelijker dan.. EV! Tesla 3 LR AWD** geladen door Stroomnet NL2024. Respectievelijk: **13 gCO2/km vs 91 gCO2/km.**

HVO100 maakt Diesels Euro 5-6d-7 OOK Klimaat-/Milieuvriendelijker, maar met een (minder) Grote Reuzensprong VS Euro 4 (EN ouder).

f-Het NL **Stroomnet heeft RED ALERT Capaciteit** tot ca.2036 de Netwerk Upgrade.

<https://capaciteitskaart.netbeheernederland.nl/>

Tot die 2036 Upgrade, is **wijsheid** het **NL Stroomnet te ontzien**, d.w.z. VOORKOMEN van groeiend aantal BLACKOUTS. Praktisch betekent dat NIET MEER ZWARE E-Gebruikers toevoegen als EV's, vooral NIET ZWARE Trucks/Bussen.

g-HVO100 ondersteunt als COMPANION de RED ALERT Netwerk, daar het VERSNELD Dieselloertuigen DECARBONISEERT, ZONDER MEER EV's toevoegen aan het (te) zwakke Stroomnet.

In VIJF minuten HVO100 Tanken maakt (tot 2036) overbodig DURE EV-/Motoraanpassingen (Voor Kleine Ondernemers!)

h-NIET Duurzaam is VERSNELD goede Euro 4 Diesels SLOPEN en VERSNELD EV's. Vanwege Kolengestookte batterijfabrieken China, Congo-Cobalt kinderarbeid, Z.Amerika Lithium vergiftiging van lokale bevolking en woestijnvorming.

i-Potentieel **TWEEDE Voordeel** HVO100 is Klimaat steunen en bij Stroomnet BLACKOUTS.

Dit d.m.v. BACKUP Dieselaggregaten, die ook kunnen EV's opladen. Voorbeeld:
<https://greenpowerhire.co.uk/complete-off-grid-8-16-vehicle-charging-solution/>
Om HOGERE rendement/GROTER KlimaatVOORDEEL, is het **BETER HVO100 DIRECT in Diesel-
Voertuigen** te gebruiken. Dat i.p.v. via Dieselaggregaat indirect EV's Opladen.

k-NL heeft in 2025 ca. genoeg HVO100 (door nieuwe Rijnmond HVO100-fabriek) om ALLE Diesel B7 te vervangen door HVO100.

I-Wetenschappelijke Conclusie is dat EV-FIJNSTOF EMMISIE heeft (NIET ZERO!) ongeveer als benzine/dieselauto. Dit door honderden kilos hogere gewicht en super-sport)acceleratie dat is ook ~4x meer fossiele brandstof en CO2 bij centrale.

Kernoorzaak is (versnelde) bandenslijtage en remvoeringsslijtage.

Die Fijnstof wordt i/d lucht verspreid, óók i/d milieuzone.

[https://www.researchgate.net/publication/297889793_Non-](https://www.researchgate.net/publication/297889793_Non-exhaust_PM_emissions_from_electric_vehicles)

[exhaust_PM_emissions_from_electric_vehicles](https://www.researchgate.net/publication/297889793_Non-exhaust_PM_emissions_from_electric_vehicles)

Uit Ad 1)b HVO100's BELANGRIJK voordeel "-33% PM Fine Dust", is te CONCLUSIE:

Dankzij HVO100 'promoveert' een Euro 4 Diesel tot een MILIEUZONE-SCHONERE! auto dan een... EV!! (Zware/Snelle Tesla's)

Ad 2)

Heb persoonlijk HVO100 uitgetest over ca. 6500 km en gedetailleerd verbruikcijfers, prijzen en CO2 besparingen berekend,

Ondersteund door AI, voor foutuitsluiten is nagerekend door 2e AI-systeem en gebruikte meerdere CO2 bronnen.

SAMENVATTEND:

Bij een gemiddeld HVO100 verbruik van 16,24 km/L (5,77 L/100km), Mix ca. 90% van Snelweg/stad Bespaart HVO100 vs Tesla 3 LR AWD: 454,5 kg CO2, equivalent van 45,5 Volwassen Bomen.

Bespaart HVO100 vs Euro 4 Diesle: 946,6 kg CO2, equivalent van 94,7 Volwassen Bomen.

MEERPrijs HVO100/Maand: € 210 bij 10 000 km/Jaar, € 630 bij 30 000 km/Jaar.

MEERPrijs wordt LAGER bij verwachte A.S. GROTERE Productie/Beschikbaarheid van HVO100 in Nederland.

Auto: Opel Vectra-C op HVO100 13 gCO2/km versus Tesla 3 LR AWD 91 gCO2/km

(per TU Eindhoven voor DE Greenparty)

Reactie gemeente

Het is ons bekend dat elektrische auto's ook fijnstof veroorzaken (slijtage van banden en remmen). Daarmee wordt in berekeningen van de effecten van de nul-emissiezone ook rekening gehouden. Met het gebruik van biobrandstoffen blijft sprake van uitstoot van fijnstof en andere gezondheidsschadelijke stoffen via de uitlaat. Deze uitstoot ontbreekt bij elektrische auto's en dat maakt de totale bijdrage aan de luchtverontreiniging aanzienlijk kleiner dan bij gebruik van (bio)brandstoffen.

De grenzen van de milieuzone en de nul-emissiezone zijn bewust in de huidige vorm gekozen, en sinds 2007 niet gewijzigd. Hierbij is rekening gehouden met bebouwing, verkeersdrukke en logische grenzen. Daarom brengen we geen wijzingen aan in de begrenzing van de zone, ook omdat bedrijven

en inwoners zich hier niet tijdig op kunnen voorbereiden en gewend zijn aan de huidige grenzen. De Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein zijn toegankelijk voor taxi's en personenauto's op fossiele brandstof, mits deze voldoen aan de toegangsregels van de milieuzone. Dieselauto's (personen- en bestelauto's) mogen in Utrecht de milieuzone in met emissieklasse 4 of hoger. Vanaf 2025 wordt de milieuzone voor personenauto's op diesel aangescherpt (blauwe zone), toegankelijk vanaf emissieklasse 5. Voor overige personenauto's (benzine, LPG, elektrisch) gelden geen toegangsbeperkingen.

Zienswijze 10

Bouwend Nederland

Via deze brief wil ik namens Koninklijke Bouwend Nederland afdeling Midden Nederland reageren op het ontwerpverkeersbesluit aangaande de invoering van een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 (hierna: "het Ontwerpverkeersbesluit").

Wij steunen de ambitie van gemeente Utrecht om toe te werken naar een verbetering van de luchtkwaliteit in Utrecht en verduurzaming van de stad in zijn algemeenheid. Net zoals vele andere sectoren werkt ook de bouw- en infra toe naar een op termijn uitstootvrije sector. Dit streven hebben wij onder andere verwerkt in ons programma 'De Groene Koers', dat we samen met onze partners Cumela, Mkb Infra, BMWT en VHG hebben vormgegeven. Daarnaast is Bouwend Nederland aangesloten bij vele akkoorden en convenanten op het gebied van duurzaamheid en het verminderen van emissies, zoals het Schone luchtakkoord, het Klimaatakkoord en de Green Deal. De zero-emissiezone sluit in beginsel dan ook goed aan bij onze ambitie voor een zo veel mogelijk uitstootvrije sector.

Toch zijn er een aantal grote zorgen en bezwaren t.a.v. de onderbouwing en uitvoerbaarheid van het Ontwerpverkeersbesluit. Ik licht dit als volgt toe.

Gevolgen voor het midden- en kleinbedrijf

Allereerst zijn er zorgen over de gevolgen die de invoering van het voorgenomen Ontwerpverkeersbesluit zal hebben voor het midden- en kleinbedrijf. De financiële impact zal met name voor deze categorie het grootst zijn. De investeringscapaciteit voor elektrificatie van bestelbussen ligt lager terwijl er tegelijkertijd sprake is van een versnelde afschrijving van reeds aangeschafte dieselveertuigen. Wat in de plannen van de gemeente tot dusverre ontbreekt is een gedegen analyse welke gevolgen er voor het midden- en kleinbedrijf in het Utrechtse te verwachten zijn. Voornoemde analyse is van groot belang omdat op basis van dergelijk onderzoek de gemeente kan anticiperen op passende ondersteuningsmaatregelen voor het midden- en kleinbedrijf.

M.b.t. de uitvoer van renovatie en onderhoudswerkzaamheden in de zero emissie zone leven bijvoorbeeld grote zorgen bij onze leden. Met name (klein) acuut onderhoud (lekkages etc.) vergen vaak spoedige oplossingen waarbij bestelbussen met aanhangwagens er op uit worden gestuurd. Hoewel elektrische bestelbussen met genoeg trekvermogen om een aanhangwagen mee te nemen wel worden ontwikkeld en er een paar merken zijn die ze aanbieden, blijft het aanbod (op de korte termijn) schaars. Daarnaast is de aanschafprijs fors hoger.

Tegen het licht van hetgeen hiervoor is beschreven vragen wij ons dan ook af

- Heeft de gemeente een gedegen impactanalyse laten uitvoeren om de potentiële effecten van de invoering van de emissieloze zone op MKB'ers in kaart te brengen? Zo ja, wat waren hier de uitkomsten van? Zo niet, is er het voornemen om dat alsnog te doen?

- Hoe gaat de gemeente het midden- en kleinbedrijf helpen om de overgang naar emissieloze logistiek te maken? We lezen in DUIC1 dat er een ontheffingsbeleid komt voor lokale en kleine zelfstandige ondernemers voor wie de overstap een aanzienlijke investering is. Dit beleid lezen wij echter niet terug in het ontwerpverkeersbesluit. Daarin staat wel: "De definitieve ontheffingen en voorwaarden om in aanmerking te komen voor deze ontheffingen worden op dit moment nader uitgewerkt en worden definitief vastgelegd in het ontheffingenbeleid, dat tegelijk met het definitieve verkeersbesluit wordt vastgesteld;" We zijn erg benieuwd welke ontheffingen worden vastgelegd.

- Daarop aansluitend zijn wij van mening dat voorkomen moet worden dat er andere regels gaan gelden dan voor ondernemers die al volop hebben geïnvesteerd in emissieloos logistiek materieel waardoor zij nadeel ondervinden van eventueel voorgenomen ontheffingsbeleid. Is er gedacht aan de mogelijkheid om bedrijven die kunnen investeren of al geïnvesteerd hebben in zero emissie materieel te belonen? In plaats van het weren/straffen van diegene bij wie het nog niet gelukt is te investeren vanwege hoge investeringskosten, beschikbaarheid en levertijd van emissieloze voertuigen?

Beschikbaarheid & levertijd emissieloze logistieke voertuigen

Ten tweede maken we ons zorgen over de beschikbaarheid en de levertijd van emissieloze logistieke voertuigen. De bouw en infrasector maakt veel gebruik van relatief zware vrachtwagens, waarvoor nog onvoldoende -of soms nog helemaal geen- emissieloze alternatieven op de markt zijn. Er is voorzien in een ontheffingsmogelijkheid die wordt opgenomen in het geharmoniseerde ontheffingenbeleid. Hoewel de (door)ontwikkeling van zwaar emissieloos logistiek materieel langzaam steeds meer op gang begint te komen, is de verwachting wel dat het nog tot ver na 2030 gaat duren voordat er voor elk logistiek voertuig een volwaardig emissieloos alternatief voorhanden is. Wij roepen u dan ook op om de ontheffingsgrond wegens het niet beschikbaar zijn van een emissieloos alternatief ook na 2030 te laten voortduren. Voor bijzondere voertuigen is er voorzien in een ontheffing van 12 jaar of jonger na datum eerste toelating. Maak een dergelijke ontheffing ook beschikbaar voor kippertransport met 10x4 en 10x8 vrachtauto's. Laatstgenoemde voertuigen worden veelvuldig ingezet bij grootschalig transport van grond en zand. De bouw heeft dit zware materieel immers nodig om grond uit bouwputten af te voeren, zand bouwrijp maken bouwlocaties aan te voeren en de transitie naar (bijvoorbeeld) meer 'prefab' bouwen -wat zorgt voor een efficiënter en daarmee duurzamer bouwproces én minder vervoersbewegingen- door te zetten.

De bouw maakt daarnaast veel gebruik van specialistische logistieke voertuigen. Ook hiervoor is vaak nog geen volwaardig emissieloos alternatief voorhanden. Wij roepen u dan ook op om voor deze categorie flexibel om te springen met het verlenen van ontheffingen. Sommige voertuigen zullen door de bouwer -tegen hoge kosten- zijn aangepast, maar deze voertuigen vallen qua carrosseriecode niet altijd in de specialistische categorie. Als er bij deze ontheffingsgrond slechts gekeken wordt naar zogenaamde 'objectieve voertuigkenmerken' (zoals carrosseriecodes of gevraagd hulpvermogen), bestaat het risico dat bepaalde, zeer specialistische bouwvoertuigen onterecht buiten de boot vallen.

Om het kort samen te vatten: de toeleveranciers van elektrische bestelbussen en vrachtwagens - waar de bouw- en infraondernemer afhankelijk van is – zijn nog onvoldoende opgeschaald om op korte termijn een haal- en betaalbare transitie naar emissieloos vervoer op grote schaal mogelijk te maken.

- Heeft gemeente Utrecht een analyse gemaakt van de beschikbaarheid van (betaalbare) emissieloze logistieke vervoersmiddelen en is er voorzien in tussentijdse evaluaties na invoering van de regels zoals om desgewenst te kunnen bijsturen/langer openstellen van ontheffingsmogelijkheden?

Netcongestie

De zero emissiezone gaat ongetwijfeld leiden tot een enorme toename in vraag naar (snel)laadpunten zowel binnen als net buiten de zone. Denk hierbij ook aan onderhoudsploegen die de hele dag van adres naar adres gaan en dus niet de luxe hebben om na elke klus te laden bij het bedrijf en afhankelijk zijn van laadpunten in het centrum. Het in voldoende mate aanwezig zijn van dergelijke laadvoorzieningen is van fundamenteel belang om de zero emissiezone tot een succes te maken. Dat er binnen de gemeente Utrecht al experimenten² zijn met het terugschroeven van het vermogen van gemeentelijke laadpalen in de middag en vroege avond baart ons grote zorgen. Juist als er flink geïnvesteerd is in elektrisch materieel is het essentieel dat dit ook volwaardig ingezet kan worden.

Daarnaast zijn de mogelijkheden om laadinfrastructuur bij bouw- en infrabedrijven zelf uit te breiden van groot belang. Helaas zijn voornoemde mogelijkheden momenteel zeer beperkt door netcongestie. Netbeheerders laten doorschemeren dat voornoemde problematiek tot ver na 2030 zal bestaan. In het

Ontwerpverkeersbesluit is hier geen aandacht voor. Een concreet plan hoe de gemeente gaat zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk en voldoende energiec capaciteit om de transitie naar emissieloos vervoer mogelijk te maken ontbreekt.

-Op welke wijze zal de gemeente zorgdragen voor voldoende laadinfrastructuur in het licht van voornoemde netcongestie problematiek?

Geleidelijke groei

Het merendeel van onze leden heeft aangegeven dat het meer onbereikbaar maken van de binnenstad zeer nadelig is voor de bedrijfsvoering, waarbij een aantal leden zelfs aangeeft de mogelijkheden te onderzoeken om het werkgebied naar buiten Utrecht te verschuiven. Dit is een zorgwekkend signaal, niet in de laatste plaats voor gemeente Utrecht zelf. De gemeente Utrecht heeft flinke bouw- en verduurzamingsambities. De stijging van materiaalprijzen, tekort aan (ambtelijke) capaciteit en veranderende marktomstandigheden zorgen er voor dat realisatie van deze ambities een flinke uitdaging is. Onze leden staan klaar om de gemeente te helpen met het realiseren van haar ambities. Veranderende wet en regelgeving (omgevingswet/Wet Kwaliteitsborging) en de voorgenomen invoering van uitstootvrije zones betekenen echter wel dat dit met steeds hogere kosten gepaard zal gaan. De overgang naar zero emissie is meer dan alleen het vervangen van een vervoersmiddel; Ondernemers en ook de gemeente zelf staan voor grote uitdagingen, omdat met deze verandering ook veel logistieke- en productieprocessen wijzigen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van lossen en laden. Een geleidelijke groei naar zero emissie waarbij markt, overheden en opdrachtgevers elkaar uitdagen, maar niet overvragen, is voor de leefbaarheid en economische ontwikkeling van steden van groot belang.

Conclusie

Ondanks dat wij de ambities van gemeente Utrecht begrijpen, maken wij ons zorgen over de uitvoerbaarheid en de impact op onze lidbedrijven. Het midden- en kleinbedrijf zal, zonder passende ondersteuningsmaatregelen, hard worden getroffen door de voorgenomen maatregelen. Daarnaast is het zeer de vraag of de voorgenomen maatregelen realistisch zijn in het licht van andere factoren zoals de (on)beschikbaarheid van elektrische vervoersmiddelen en netcongestieproblematiek. Bouwend Nederland afdeling Midden Nederland verzoekt uw college dan ook om de hiervoor omschreven zorgen mee te nemen in het formuleren van het definitieve beleid inzake de zero emissiezone. Vanzelfsprekend zijn wij bereid om het een en ander nader toe te lichten.

[1 Vanaf 2025 moet binnenstad Utrecht uitstootvrij zijn, maar er ligt nu al een reeks aan mogelijke ontheffingen \(duic.nl\)](#)

[2 Netcongestie: elektrische auto's mogelijk helemaal niet meer opladen in Utrecht - RTV Utrecht](#)

Reactie gemeente

Een specifieke impactanalyse voor de gemeente Utrecht voor midden- en kleinbedrijven is niet uitgevoerd. Wel vindt er in het kader van de Uitvoeringsagenda Zero-emissie Stadslogistiek regelmatig landelijk overleg plaats tussen overheden, het bedrijfsleven en onderzoeksbureaus waarbij stilgestaan wordt bij de impact van de nul-emissiezone op ondernemers en wordt besproken of de maatregelen haalbaar zijn voor bedrijven. Onlangs is door onderzoeksbureau Buck Consultants landelijk onderzoek gedaan naar het wagenpark van kleine ondernemers, specifiek de ambulante handel. Onderzocht is of de huidige ontheffingsmogelijkheden voldoende tegemoetkoming bieden. Hieruit bleek dat afschrijftermijnen voor specifieke bakwagens in de praktijk langer zijn dan aanvankelijk werd verondersteld. Op basis hiervan is, gezamenlijk met brancheorganisaties, besloten om bakwagens met een Datum Eerste Toelating (DET) van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2019 automatisch tot 1 januari 2028 een ontheffing te verlenen voor de nul-emissiezones. Hierdoor kunnen deze voertuigen drie jaar langer de zero-emissiezones betreden dan eerder werd voorgesteld.

De gemeente realiseert zich dat de stap naar emissievrije stadslogistiek voor MKB'ers groot kan zijn. We proberen MKB-ers zoveel mogelijk te ondersteunen in de overgang naar emissievrije logistiek. Om de overgang en het tempo te faseren en inpasbaar te maken binnen de bedrijfsvoering is in samenwerking met de brancheorganisaties een reeks overgangsregelingen voor relatief schone dieselvoertuigen afgesproken, waarbij rekening is gehouden met gebruikelijke afschrijvingstermijnen van voertuigen. Dit is in het landelijk overleg gedaan met, naast het Rijk en de gemeenten, ook de vertegenwoordigers van de verschillende bedrijfstakken. Zie antwoord 1 en 2 voor wat betreft de mogelijkheden om (op termijn) over te stappen op emissieloos vervoer, en de vrijstellingen en ontheffingen. Het klopt dat het definitieve ontheffingenbeleid wordt vastgelegd tegelijkertijd met het definitieve verkeersbesluit. Hiermee sluiten we aan bij het landelijk beleid en zorgen zo voor zoveel mogelijk harmonisering onder gemeenten en duidelijkheid voor ondernemers.

Met betrekking tot de kortere afschrijvingstermijn voor bestelwagens is er rekening mee gehouden dat er al een ruimere ontwikkeling is in het aanbod van emissieloze bestelwagenmodellen, waarbij ook de tweedehandsmarkt zich naar verwachting eerder zal ontwikkelen. Op dit moment zijn de totale kosten voor aanschaf, gebruik en onderhoud van nieuwe bestelwagens (TCO) al vergelijkbaar met dieselvesies.

Wat betreft spoed renovatie en onderhoudswerkzaamheden in de nul-emissie zone bestaat eventueel de mogelijkheid om gebruik te maken van dagontheffingen die 12 keer per jaar per zone kunnen worden aangevraagd.

Wat betreft de beschikbaarheid en levertijd van emissievrije logistieke voertuigen is de verwachting dat de ontwikkelingen snel gaan en het aanbod snel toeneemt en dat ook de tweedehandsmarkt zich verder ontwikkelt. Hierdoor komen er steeds meer uitstootvrije bestelbussen voor handen. We zijn ervan bewust dat er nog niet voor alle toepassingen geschikte emissievrije voertuigen verkrijgbaar of betaalbaar zijn. Met het ontheffingenbeleid bieden we hiervoor een oplossing.

We begrijpen de zorg die wordt geuit met betrekking tot de potentiële nadelige effecten van nieuwe regelgeving op gebied van emissievrije logistieke voertuigen op ondernemers die reeds geïnvesteerd hebben in emissievrij materieel. Het is inderdaad van groot belang om een eerlijk speelveld te behouden en degenen die al hebben geïnvesteerd te erkennen. Daarom houden wij vast aan het landelijk vastgesteld ontheffingenbeleid. Ondernemers die reeds geïnvesteerd hebben in emissieloos materieel profiteren van toegang tot de zero-emissiezone en de verhoogde aantrekkelijkheid voor klanten.

Wat betreft uw zorgen omtrent netcongestie verwachten wij op dit moment dat het net in Utrecht voldoende toereikend zal zijn voor het laden van bestelauto's. Dit geldt zowel in de openbare ruimte, bij commerciële aanbieders als "op depot" op het eigen terrein van ondernemers zelf. Met name dit laatste is belangrijk omdat ondernemers het laden van voertuigen in de regel zullen organiseren op de plek waar het voertuig het langst stil staat. Voor vracht is dat 90% op depot, voor bestel 50%. Bij de meeste ondernemers zal voor het laden van bestelvoertuigen geen verhoging van vermogen nodig zijn. Ook een of enkele vrachtauto's kunnen soms, afhankelijk van een bestaande aansluiting, worden geladen binnen de beschikbare capaciteit. Daarbij geldt ook dat niet al het materieel altijd in de nul-emissiezones hoeft te worden ingezet. Veel ondernemers kiezen het materieel uit op de plek van inzet: het nul-emissie deel van het wagenpark wordt ingezet binnen de nul-emissiezones, de rest van het wagenpark (nog) niet. Nieuwe laadpalen in de openbare ruimte worden vraaggestuurd bijgeplaatst. Dit blijft een constant aandachtspunt voor de gemeente. Wij passen maatwerk via de hardheidsclausule toe bij eventuele netcongestieproblematiek voor ondernemers op eigen terrein (in de praktijk waarschijnlijk met name voor ondernemingen met grotere wagenparken die zware aansluitingen nodig hebben).

Zienswijze 11

Koninklijke CVAH

Als de Koninklijke Centrale Vereniging Ambulante Handel willen wij en namens de ambulante ondernemer in uw gemeente Utrecht hiermee onze zienswijze kenbaar maken op het ontwerp verkeersbesluit - project nul-emissiezone gemeente Utrecht met kenmerk: 11900768.

U bent voornemens om per 1 januari 2025 de zero-emissiezone Utrecht in te voeren. Naar onze mening is dit een controversieel besluit waarbij de belangen van de ambulante handel niet (goed) zijn meegewogen. Uw ontwerpbesluit is opgemaakt zonder de ambulante handel te horen. Voor de ambulante handel is het onmogelijk om nu aan deze eisen te voldoen.

Het invoeren van de Zero-emissiezones heeft grote gevolgen voor ondernemers in de ambulante handel met een (markt)standplaats in de zero-emissiezones en daarbuiten. Alhoewel de ondernemers in de ambulante handel bij willen dragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen en de ambities onderschrijven om ook in deze sector te streven naar de inzet van zero-emissie voertuigen, is de snelheid waarmee de overgang naar zero-emissie (markt)voertuigen doorgevoerd moet worden te hoog. Voor deze sector is dit tempo van verduurzaming onmogelijk te realiseren. Dit wordt veroorzaakt door de specifieke economische en technische kenmerken van de bedrijfsvoering in deze sector. Het grootste knelpunt is dat er geen geschikte/ betaalbare elektrische voertuigen beschikbaar zijn voor de ambulante handel.

Ambulante ondernemers zijn wekelijks of zelfs meerdere keren per week actief op (markt)standplaatsen. Jaarlijks staan zij gemiddeld 100-200 keer op een standsplaats in de zero-emissiezone. Slechts een klein deel van de betrokken ondernemers maakt gebruik van voertuigen die

zijn ingericht als winkelwagen. Als er winkelwagens zijn, is het merendeel een zware aanhangwagen die door een truck of zwaardere bestelauto wordt getrokken. Omdat het trekkend voertuig in het kentekenregister niet als winkelwagen is ingeschreven, is de vrijstelling niet van toepassing. Er is de komende jaren onvoldoende aanbod van geschikte/betaalbare (tweedehands) zware elektrische bussen en trucks die voldoen aan de operationele eisen van de ambulante handel. De infrastructuur is niet op orde. Er zijn in de gemeente Utrecht laadpalen maar geen of onvoldoende laadpalen op het markt(terrein). U kunt hierbij denken aan de foodbranche met elektrische vrachtwagens. Aangezien de ondernemers met bijvoorbeeld gekoelde producten hun producten de hele dag gekoeld moeten bewaren, moeten de vrachtwagens tijdens de markt vlak bij de kraam aangesloten blijven op een laadpaal. De elektrische vrachtwagens en bussen die er nu zijn, zijn onbetaalbaar en hebben geen capaciteit en laadvermogen. Hoe zwaarder de bus geladen is hoe minder kilometers hij kan rijden. Als de airco, verwarming en lampen aan zijn nog minder. Daarbij komt dat wanneer een ambulante ondernemer op een andere standplaats staat waar geen ZES is, is er geen mogelijkheden tot laden.

Een elektrische vrachtwagen kost minimaal 340.000 euro. En gezien het feit dat deze ondernemers beschikken over een schaarse vergunning, zijn de vergunningen niet meer voor onbepaalde tijd. Hoe en met wat moeten deze ondernemers investeren of hun investering terugverdienen in een korte bepaalde duur. De banken geven geen financiering hiervoor. Tweedehands elektrische bussen en vrachtwagens zijn nog lang niet beschikbaar.

Er zijn ambulante ondernemers in Utrecht die op leeftijd zijn en meerdere standplaatsen elders hebben waar geen Zero Emissie zone is. Dat betekent dat als er geen algehele ontheffing komt, ze niet meer naar Utrecht komen en een andere (markt)standplaats gaan zoeken als dat enigszins mogelijk is. Bij navraag in den lande laten de (markt)ondernemers weten dat meer dan de helft gaat stoppen en dan zal er in 2030 nog maar een hele kleine markt over blijven. Voor zowel het stedelijk woonmilieu als voor de winkeliers en horeca in Utrecht zou dat een flink (omzet)verlies betekenen.

De Koninklijke Centrale Vereniging Ambulante Handel is niet tegen Zero Emissie, maar het moet wel kunnen. Er is sprake van een gedeeltelijke tijdelijke ontheffing (niet voor iedereen) voor iets waar de ambulante ondernemers niet aan kunnen voldoen.

Aangezien de geboden oplossingen in de praktijk geen uitkomst bieden, dringen wij aan op een algehele ontheffing voor de ambulante handel. Hiermee wordt recht gedaan aan de bijzondere positie van de ambulante ondernemers en het belang van de warenmarkten en solitaire standplaatsen voor de economie van de binnenstad.

De gemeenten Amersfoort, Enschede, Maastricht en Haarlem zijn u voorgegaan en hebben besloten om de ambulante handel in haar gemeenten een algehele ontheffing tot 2030 te verlenen voor de zero emissiezones met o.a. de volgende redenen; "De marktondernemers zijn een bijzondere groep ondernemers die vaak gebruik maken van zeer specifieke of aangepaste voertuigen. Hoewel de verwachting is dat een groot gedeelte van de ambulante handel uiteindelijk toch een ontheffing zou krijgen voor de ZE-zone vond de raad het belangrijk om met een algehele ontheffing duidelijkheid te verschaffen voor de hele groep. Het belang van de markt is groot en het negatieve effect van de extra ontheffingen op de effectiviteit van de ZE-zone is naar verwachting beperkt. Door deze beperkte groep in zijn geheel te ontheffen wordt volgens de raad een grote onzekerheid en administratieve last weggenomen".

Concreet is ons verzoek, een algehele ontheffing van de zero-emissiezones voor de bestel- en vrachtauto's voor de ambulante handel tot 2035.

Graag zijn wij bereid het voorstaande nader toe te lichten.

Reactie gemeente

Wij vinden de nul-emissiezone in Utrecht geen controversieel besluit. De invoering van de zero-emissiezones is al bekend sinds 2014, toen bedrijven, overheden en kennisinstellingen gezamenlijk een convenant sloten om stadslogistiek efficiënter en duurzamer te maken in de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. De overgangsregelingen en ontheffingen voor de nul-emissiezones zijn in nauwe samenwerking met brancheorganisaties en experts uitgewerkt. Deze regelingen zijn gebaseerd op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten.

Wij herkennen ons niet in uw opmerking dat het ontwerpbesluit is opgemaakt zonder de ambulante handel te horen. Enerzijds gezien de ontwikkeling van de nul-emissiezones sinds de Green Deal in samenwerking met ondernemers en brancheorganisaties zoals hierboven beschreven. Anderzijds omdat wij op meerdere momenten in gesprek zijn gegaan met de ambulante handel om de belangen van de ambulante handel aan te horen en mee te nemen in het opstellen van het ontwerp-verkeersbesluit. Hiervoor hebben wij onder andere de volgende bijeenkomsten georganiseerd:

- Op 21 augustus 2023 heeft een afvaardiging van de ambulante handel actief in Utrecht en CVAH gesproken met wethouder Schilderman;
- Op 10 oktober 2023 hebben wij een goed bezochte bijeenkomst georganiseerd om de zero-emissiezone te bespreken met de ambulante handel;
- Op 29 november 2023 hebben wij aanvullend een aparte bijeenkomst voor standplaatshouders georganiseerd;
- Op 5 februari 2024 heeft wederom overleg plaatsgevonden met wethouder Schilderman.
-

Wij zijn van mening dat we hiermee voldoende momenten hebben georganiseerd.

Wij begrijpen dat het voor sommige ondernemers, met name MKB-ers, zoals de ambulante handel, een grote stap kan zijn om hun voertuigen te verschonen. Wij zijn van mening dat de huidige landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen voldoende tegemoetkomen om ondernemers te helpen in de transitie naar emissievrije stadslogistiek. Zie antwoord 1 en 2 voor wat betreft de mogelijkheden om (op termijn) over te stappen op emissieloos vervoer, en de vrijstellingen en ontheffingen.

Wij zien laadmogelijkheden op het marktterrein niet als randvoorwaarde voor de invoering van de nul-emissiezone. De aansluitmogelijkheden op het marktterrein zijn momenteel voldoende voor de primaire functionaliteiten voor de markt, zoals koeling. Wat betreft laadmogelijkheden houden we vast aan het huidige laadbeleid waarbij laadfaciliteiten zoveel mogelijk worden gefaciliteerd op eindbestemming en onderweg. Zie antwoord 10 wat betreft de laadmogelijkheden en beschikbaarheid van emissievrije voertuigen.

Daarnaast houden we specifiek rekening met de ambulante handel door een aanvullende ontheffingsmogelijkheid te bieden, waarmee bakwagens met een Datum Eerste Toelating (DET) van

1 januari 2017 tot en met 31 december 2019 automatisch tot 1 januari 2028 een ontheffing krijgen voor de nul-emissiezones. Hierdoor kunnen deze voertuigen drie jaar langer de nul-emissiezones betreden dan eerder werd voorgesteld. Aansluitend kunnen marktondernemers een ontheffing aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Hiermee hebben wij naar onze mening in ieder geval voor noodlijdende ondernemers voldaan aan de wens van de CVAH om tot 2030 mogelijkheid tot ontheffing te geven. Ook willen wij een ontheffing verlenen aan standplaatshouders met een gedoogverklaring gedurende de gedoogperiode van 1 januari 2025 tot 1 oktober 2025.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om individueel maatwerk te leveren, onder voorwaarden, als de overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen geen uitkomst bieden. Mocht alsnog blijken dat de investeringen door standplaatshouders met een vergunning in de nul-emissiezone niet in verhouding staat tot de beoogde vergunningsduur, kunnen wij via individueel maatwerk ontheffingen aanbieden op basis van financiële omstandigheden. In bijzondere gevallen kunnen wij gebruikmaken van de hardheidsclausule om ontheffingen te verlenen. Deze kunnen we gebruiken voor ondernemers die tussen wal en schip vallen en niet in aanmerking komen voor een andere ontheffing, bijvoorbeeld bij naderend pensioen van een ondernemer.

Vanwege de ontheffingsmogelijkheden die wij bieden is een algehele ontheffing voor alle marktondernemers, ook voor diegenen die in principe wel in staat zijn op enig moment in de overgangperiode op een emissievrij voertuig over te stappen, naar onze mening onnodig, onvoldoende stimulant en nadelig voor ondernemers die reeds zijn overgestapt.

Zienswijze 12

Koninklijke JaarbeursNNU Group

Op 14 februari 2024 is het ontwerpverkeersbesluit voor het vaststellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's binnen de gemeente Utrecht (met kenmerk 11900768, "Ontwerpverkeersbesluit") gepubliceerd en ter inzage gelegd. Jaarbeurs B.V. en de aan haar gelieerde groepsvennootschappen (hierna: "Jaarbeurs") dienen bij deze tijdig haar zienswijze in op het Ontwerpverkeersbesluit.

Kort samengevat voorziet het Ontwerpverkeersbesluit erin dat alle nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 "op kenteken worden gezet", nul-emissie moeten zijn om de nul-emissiezone in te mogen, en dat alle bedrijfs- en vrachtauto's die de nul-emissiezone inrijden vanaf 1 januari 2030 nul-emissie zijn. Vanaf 2030 zijn geen ontheffingen of vrijstellingen (meer) mogelijk. Voor Jaarbeurs leidt deze regeling ertoe dat al op zeer korte termijn - per 2025 - een grote meerderheid van de vrachtwagens die nu wordt ingezet voor het organiseren van evenementen, het Jaarbeursterrein niet langer kan bereiken.

Uit het Ontwerpverkeersbesluit volgt dat de gemeente Utrecht ("Gemeente") de nul-emissiezone dezelfde begrenzing geeft als de huidige milieuzone, welke is opgenomen in het verkeersbesluit van 14 november 2014 ("Milieuzone"). De gronden van Jaarbeurs vallen grotendeels binnen de Milieuzone, en daarmee ook binnen de voorgenoemde nul-emissiezone (zie afbeelding hieronder).

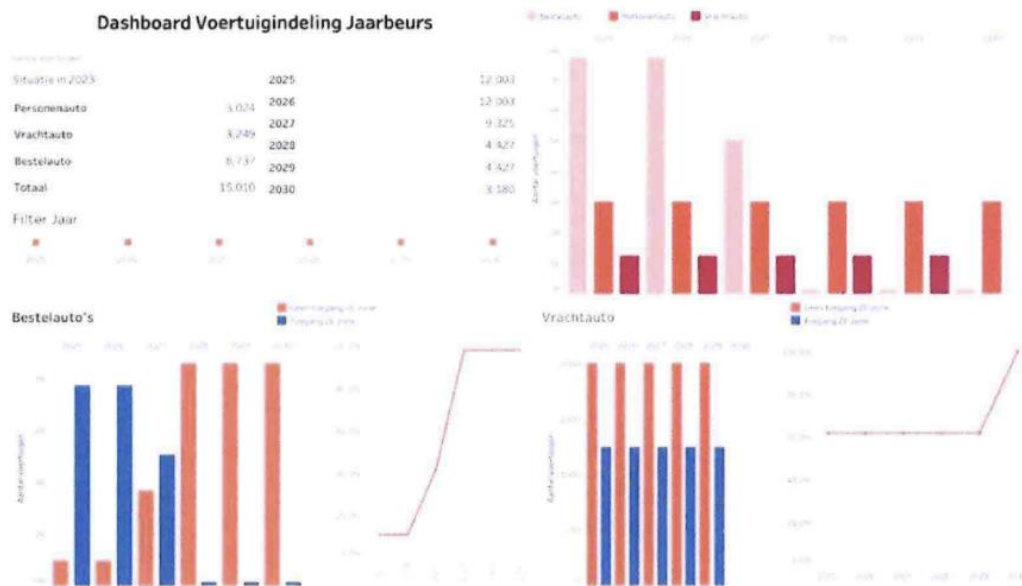
Afbeelding nul-emissiezone, bron: Bijlage 3 Ontwerpverkeersbesluit (Gemeente, 2024)

Jaarbeurs stelt voorop dat zij de ambities van de Gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren en de stad in zijn algemeenheid te verduurzamen, eveneens nastreeft en ondersteunt. Zoals bekend heeft Jaarbeurs ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen bij het organiseren van beurzen en evenementen. Zo streeft zij ernaar om in 2030 een CO2-neutrale evenementenlocatie te zijn, hetgeen op termijn ook ingrijpende aanpassingen zal vergen van Jaarbeurs' logistieke partners. Ook al onderschrijft Jaarbeurs de ambities van de Gemeente die ten grondslag liggen aan het Ontwerpverkeersbesluit, ziet zij toch een aantal zorgen en bezwaren ten aanzien van de onderbouwing en uitvoerbaarheid van het Ontwerpverkeersbesluit. Jaarbeurs licht dit hierna verder toe.

1. Onvoldoende rekenschap belang unieke positie Jaarbeurs als grote binnenstedelijke evenementenlocatie

1.1 In aanloop naar het Ontwerpverkeersbesluit heeft op directie- of bestuursniveau geen overleg plaatsgevonden met Jaarbeurs noch is Jaarbeurs op een andere wijze betrokken geweest bij de totstandkoming van het Ontwerpverkeersbesluit. Ook in het "Effectonderzoek nul-emissiezone bestel- en vrachtverkeer gemeente Utrecht" opgesteld door Royal HaskoningDHV ("RHDHV") en als bijlage 2 gevoegd bij het Ontwerpverkeersbesluit, wordt Jaarbeurs niet genoemd. Wel is in het Ontwerpverkeersbesluit in zijn algemeenheid opgemerkt dat mogelijke nadelige gevolgen die bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met het verkeersbesluit, namelijk "het verbeteren van de luchtkwaliteit in Utrecht en daarmee het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het terugdringen van de CO2-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat" (p. 8). Voor Jaarbeurs is niet duidelijk op welke wijze de betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Het prevaleren van milieu- en klimaatbelangen lijkt in het Ontwerpverkeersbesluit zonder meer te zijn aangenomen, zonder dat naar de specifieke belangen van in dit geval Jaarbeurs is gekeken.

1.2 Volgens Jaarbeurs heeft het college zich hiermee onvoldoende rekenschap gegeven van de unieke positie van Jaarbeurs als grote binnenstedelijke evenementenlocatie en de bijbehorende hoeveelheid verkeersbewegingen, die binnen de Milieuzone geen vergelijking kent. Zo bedroeg het aantal vrachtbewegingen bij Jaarbeurs in 2023 15.010, waarvan 3.249 vrachtauto's en 8.737 bestelauto's. Uit de afbeelding hieronder blijkt dat bij de eventuele inwerkingtreding van het verkeersbesluit in zijn huidige voorgestelde vorm, het overgrote deel van deze vrachtauto's per 2025 geen toegang zou hebben tot de nul-emissiezone, en dat per 2028 vrijwel alle bestelauto's die nu nog warden ingezet, Jaarbeurs niet langer zouden kunnen bereiken.



Afbeelding verkeersbewegingen Jaarbeurs. Bron: Jaarbeurs

1.3 Gelet op het voorgaande is Jaarbeurs' situatie, als grootste binnenstedelijke evenementlocatie, binnen de Milieuzone uniek. De (waarschijnlijk nadelige) gevolgen van het instellen van de nul-emissiezone wegen daarmee voor Jaarbeurs zwaarder in vergelijking met andere bedrijven binnen de nul-emissiezone. Vanwege de zwaarwegende belangen van Jaarbeurs had het op de weg van de Gemeente gelegen om ten minste met Jaarbeurs op directie- of bestuursniveau in overleg te treden voordat zij het Ontwerpverkeersbesluit vaststelde, om de belangen van Jaarbeurs vervolgens adequaat mee te wegen in het Ontwerpverkeersbesluit en mogelijk te voorzien in een maatwerkregeling voor Jaarbeurs .

1.4 Jaarbeurs wijst er hierbij ook op dat zij voor haar bedrijfsvoering afhankelijk is van de Gemeente om een "level playing field" te creëren, dit waar landelijk gezien andere evenementenlocaties niet binnen nul-emissiezones vallen/daarvan worden uitgezonderd.

2. Onvoldoende beschikbaarheid en lange levertijd van emissieloze logistieke voertuigen

2.1 De nul-emissiezone - ook waar deze gelijktijdig met Utrecht in meerdere andere steden wordt ingevoerd

- zal leiden tot een substantiele toename in vraag in elektrische vrachtwagens en bestelauto's. Op dit moment is slechts een fractie, minder dan 1%, van deze voertuigen elektrisch. Eind 2023 reden ongeveer 800 elektrische zware vrachtwagens in Nederland, op een totaal van 61.500 zware vrachtwagens en 86.500 trekkers voor opleggers (totaal 146.000 zware vrachtwagens) ..1 Slechts 0,5% van het wagenpark zware vrachtwagens is daarmee op dit moment geëlektrificeerd.

2.2 Jaarbeurs heeft op dit moment onvoldoende zicht op de (tijdige) beschikbaarheid en geschiktheid van elektrische vrachtwagens en bestelauto's. Momenteel zijn voor zware vrachtwagens bijvoorbeeld nog onvoldoende of geen emissieloze alternatieven op de markt en hebben elektrische bestelwagens slechts een beperkte actieradius. Ook zal met de invoering van nul-emissiezones de levertijd van emissieloze voertuigen toenemen. Voorts vraagt de transitie naar emissieloze alternatieven aanzienlijke investeringen van Jaarbeurs' logistieke partners: de kosten voor de aanschaf van

elektrische vracht- en bestelwagens zijn vele malen hoger dan van traditionele wagens. Indien derde partijen deze investeringen niet (tijdig) kunnen doen, ziet Jaarbeurs hierin risico's voor haar bedrijfsvoering. Zo zijn bijvoorbeeld in het bedrijfsleven veel investeringsbudgetten van v66r het tijdperk COVID-19 nu weer naar beneden bijgesteld; Jaarbeurs kan niet overzien of dit ook voor de transportsector geldt.

3. Onvoldoende laadinfrastructuur

3.1 Tevens van fundamenteel belang voor een goede werking van de nul-emissiezone is het in voldoende mate aanwezig zijn van (snel)laadvoorzieningen. Op dit moment lijken de mogelijkheden voor nieuwe aansluitingen dan wel tot uitbreiding van bestaande aansluitingen zeer beperkt te zijn, gelet op de netcapaciteit. Het Ontwerpverkeersbesluit benoemt dat er "speciale aandacht is voor ondernemers die vanwege gebiedsontwikkeling en/of netcongestieproblematiek op het elektriciteitsnet geen uitbreiding van hun netaansluiting ontvangen die nodig is voor het opladen van hun elektrische voertuigen. Dit betreft vooral ondernemers die voor meerdere elektrische vrachtwagens een hoge vermogensvraag nodig hebben" (p. 7). Jaarbeurs vindt dit hoopvol om te lezen, alleen vraagt zich daarbij af of dit betekent dat de Gemeente Jaarbeurs - voor zover nodig en indien gewenst - zal faciliteren bij het realiseren van voldoende laadinfrastructuur voor circa 15.000 verkeersbewegingen op jaarbasis, en zo ja, op welke wijze. Netbeheerders hebben aangegeven dat de netcongestieproblematiek tot ver na 2030 zal voortduren. Gelet op deze problematiek maakt het Ontwerpverkeersbesluit niet voldoende inzichtelijk op welke wijze de Gemeente zorg zal dragen voor voldoende, tijdige laadinfrastructuur.

4. Voorwaarden ontheffingen onduidelijk en onzeker

4.1 Voor Jaarbeurs is het van groot belang dat haar bedrijfsvoering niet in gevaar komt door het instellen van de nul-emissiezone, en dat - indien blijkt dat het niet haalbaar is om tijdig alle verkeersbewegingen emissieloos te laten zijn - gebruik kan worden gemaakt van ontheffingen. Het Ontwerpverkeersbesluit vermeldt dat de Gemeente een geharmoniseerd ontheffingenbeleid zal vaststellen dat voorziet in verschillende ontheffingsmogelijkheden (p. 6). De ontheffingen en voorwaarden om daarvoor in aanmerking te komen worden volgens het college nog nader uitgewerkt en worden definitief vastgelegd in het ontheffingenbeleid, dat tegelijk met het definitieve verkeersbesluit wordt vastgesteld. Het is Jaarbeurs onduidelijk waarom de Gemeente niet, juist met het oog op zorgvuldigheid en rechtszekerheid, reeds nu al dit ontheffingenbeleid mede in ontwerp ter inzage heeft gelegd. Hierdoor wordt Jaarbeurs de mogelijkheid ontnomen om hier een reactie op te geven. Bovendien begrijpt Jaarbeurs dat ontheffingen per voertuig worden verleend, en in beginsel via een centraal ontheffingenloket. Gelet op het hoge aantal verkeersbewegingen bij Jaarbeurs, heeft Jaarbeurs twijfels of een dergelijke wijze van ontheffingverlening in haar geval voldoende efficiënt en doeltreffend zal blijken. Voor zover de bedrijfsvoering van Jaarbeurs tot aan en/of na 2030 in het geding komt (of dreigt te komen) gaat Jaarbeurs graag zo spoedig mogelijk alsmede periodiek met de Gemeente om tafel om een (tijdelijke) maatwerkregeling voor haar situatie te bespreken. Immers, de situatie van Jaarbeurs wijkt vanwege de omvang van de impact en maatregelen behoorlijk af van andere partijen. Dit verlangt een oplossing op maat.

5. Overig

5.1 Het Ontwerpverkeersbesluit voorziet in een nul-emissiezone voor vrachtwagens en bedrijfsauto's. "Bedrijfsauto" wordt in het Ontwerpverkeersbesluit niet gedefinieerd. Jaarbeurs vraagt zich daarbij af of voldoende duidelijk is welke voertuigen binnen deze categorie vallen, hetgeen van belang is waar derden anders niet tijdig kunnen voorsorteren op de nul-emissiezone en - indien zij er niet van op de hoogte zijn van de geslotenverklaring voor hun voertuig - geconfronteerd zullen worden met boetes.

5.2 Ook wordt in het Ontwerpverkeersbesluit verwezen naar de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ("RW 1990") van 1 juli 2023 waarin overgangsregelingen zijn opgenomen voor bedrijfsauto's, opleggetrekkers en overige vrachtauto's (p. 5). Jaarbeurs maakt hier niet direct uit op welke regels per wanneer zullen gelden. Jaarbeurs verzoekt het college om de overgangsregelingen bij het vaststellen van het definitieve verkeersbesluit nader toe te lichten, zodat hier geen verwarring over ontstaat.

6. Conclusies

6.1 Jaarbeurs verzoekt het college om haar specifieke situatie te beoordelen (en daarbij te betrekken dat er 15.000

verkeersbewegingen per jaar plaatsvinden en dat per 2025 al een meerderheid van de vrachtwagens die nu bij Jaarbeurs rijden niet meer kan worden ingezet), en deze mee te wegen bij de belangenafweging in het kader van het vaststellen van het definitieve verkeersbesluit. Op basis van die belangenafweging verzoekt Jaarbeurs het college om met haar zo spoedig mogelijk alsmede periodiek in overleg te treden over onder andere:

- (i) de mogelijkheden tot een maatwerkregeling voor Jaarbeurs voor het geval onder meer mocht blijken dat de verkeersbewegingen bij of voor Jaarbeurs na invoering van de nul-emissiezone niet geheel emissieloos (kunnen) zijn dan wel dat er onvoldoende netcapaciteit beschikbaar is om in laadinfrastructuur te voorzien. Het college zou bijvoorbeeld een specifieke regeling voor Jaarbeurs kunnen opnemen in het ontheffingenbeleid / definitieve verkeersbesluit. Precedentwerking is daarbij vanwege Jaarbeurs' unieke positie niet aan de orde; en
- (ii) de manier waarop de transportsector en/of Jaarbeurs laadpalen en bijbehorende infrastructuur tijdig zou kunnen realiseren, of mogelijkheden bestaan voor subsidiering, en op welke wijze de Gemeente dit verder kan faciliteren. Dit mede gelet op de huidige (en verwachte verder toenemende) druk op de netcapaciteit.

6.2 In elk geval verzoekt Jaarbeurs uw college om duidelijkheid te verschaffen over het ontheffingenbeleid en ontheffingsmogelijkheden voor (voertuigen van en naar) Jaarbeurs te hanteren in verband met onvoldoende (of niet-tijdige) beschikbaarheid van emissievrij vervoer in 2030, en deze ontheffingsmogelijkheden ook na 2030 te laten voortduren (voor zo lang noodzakelijk in verband met de bedrijfsvoering van Jaarbeurs).

6.3 Tot slot begrijpt Jaarbeurs uit het Ontwerpverkeersbesluit dat het college een ontheffing vanwege druk op de netcapaciteit onderzoekt (p. 6): Jaarbeurs verzoekt uw college om deze ontheffing op te nemen in het ontheffingenbeleid en het definitieve verkeersbesluit.

1 Cijfers afkomstig van Centraal Bureau voor de Statistiek .

:

Reactie gemeente

Wij zijn ons bewust van de unieke positie van de Jaarbeurs als evenementenlocatie. De zakelijke doelgroep van de nul-emissiezone is en wordt zo goed mogelijk, in samenwerking met ondernemers en hun brancheorganisatie, voorbereid op de invoering van de nul-emissiezone. De ondernemer die de Jaarbeurs bezoekt zal naar verwachting dan ook voorbereid zijn op de nul-emissiezone of zal dat in de komende 5 jaar gaan doen.

Mede vanwege de unieke positie van de Jaarbeurs als evenementenlocatie is er al jaren goed contact met de Jaarbeurs rond de invoering en aanscherping van de milieuzone. Jaarbeurs en gemeente hebben samen opgetrokken om toeleveranciers en bezoekers van de Jaarbeurs te informeren en te begeleiden bij de veranderingen. Ook nu bij de invoering van de nul-emissiezone hebben er vanuit de gemeente en het Logistiek Platform Utrecht verschillende contactmomenten plaatsgevonden om de Jaarbeurs op de hoogte te stellen én te betrekken bij de invoering van de nul-emissiezone.

Aanvullend hebben wij op 8 maart 2024 een aantal vertegenwoordigers van de Jaarbeurs bijgepraat over de aanstaande invoering en de gelegenheid gegeven om hun vragen te stellen.

Wij begrijpen de zorgen rondom de beschikbaarheid van emissievrije voertuigen. De nul-emissiezone wordt, anders dan de al bestaande milieuzone, alleen ingevoerd voor de zakelijke doelgroep die rijdt in bestel- of vrachtvoertuigen. Deze groep is vanaf 2014 nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de nul-emissiezone en de overgangsregelingen. We willen u er graag op wijzen dat uw zakelijke contacten daarmee goed op de hoogte zijn van de komst van de zone, en dat zij reeds voorbereid zijn of dat in de komende 5 jaar gaan doen. De zone wordt in overleg met het bedrijfsleven geleidelijk ingevoerd. Via overgangsregelingen en ontheffingen is het ook na 2025 mogelijk om met een brandstofvoertuig het Jaarbeursgebied te bereiken. Zie antwoorden 1 en 2 voor regelingen, vrijstellingen en ontheffingen.

Wat betreft de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur (zie ook antwoord 10): veel van het laden zal op privaat terrein van de ondernemer plaatsvinden. Momenteel zijn de openbare laadvoorzieningen voldoende toereikend, waarbij de gemeente datagestueerd bijplaatst. Dit blijft een constant aandachtspunt voor de gemeente. Ook (semi-)commerciële partijen plaatsen in hoog tempo snelladers, onder andere bij benzinestations.

Wat betreft punt 4: 'Voorwaarden ontheffingen onduidelijk en onzeker'. De ontheffingen zijn landelijk uitgewerkt om deze straks zo geharmoniseerd mogelijk te kunnen toekennen. Helaas was het ontheffingenbeleid bij de publicatie van het concept-verkeersbesluit nog onvoldoende uitgewerkt om er uitgebreid op in te gaan. Daarnaast wilden we juist via deze inspraakronde input krijgen voor het beleid. Wij publiceren het definitieve ontheffingenbeleid (met toelichting) tegelijk met het definitieve verkeersbesluit. Vanzelfsprekend werken we graag, net als voorheen, samen met de Jaarbeurs in het informeren en begeleiden van onze gezamenlijke doelgroep van ondernemers. Tenslotte werken we momenteel aan een landelijk uniform ontheffingenloket waar bestel- en vrachtautoeigenaren zo eenvoudig mogelijk terecht kunnen voor ontheffingsaanvragen. Wij streven ernaar om dit loket zo snel mogelijk open te kunnen stellen. Wij hebben vertrouwen dat dit ontheffingensysteem, net zoals het ontheffingensysteem van de milieuzone, voldoende toereikend is.

'Bedrijfsauto' is de term die in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens gebruikt wordt. In onze communicatie besteden we expliciet aandacht aan wat daaronder verstaan wordt.