

Nota van beantwoording zienswijzen zero-emissiezone stadslogistiek

d.d. 26 augustus 2024

In deze nota van beantwoording gaan wij in op de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp-verkeersbesluit en –ontheffingenbeleid voor de invoering van de zero-emissiezones stadslogistiek (ZES) in Nijmegen. De zienswijzen zijn per doelgroep en/of onderwerp gebundeld.

Per onderwerp wordt een samenvatting van de zienswijzen gegeven en onze reactie.

Onderwerpen

1. Algemeen
 - 1.1. Positieve zienswijzen
 - 1.2. Effect van de ZES
 - 1.3. Laadinfrastructuur/ Netcongestie
2. Doelgroepen
 - 2.1. Ondernemers: algemene vragen financiële en technische haalbaarheid
 - 2.2. Bouwlogistiek
 - 2.3. Ambulante handel
 - 2.4. Kermisexploitanten
 - 2.5. Binnenvaart Waalkade
 - 2.6. Inwoners van de ZES
 - 2.7. Omwonenden Campus Heijendaal

Wijzigingen ten opzichte van ontwerp-ontheffingenbeleid

De zienswijzen met betrekking tot 'Laadinfrastructuur / Netcongestie en 'Ambulante handel' hebben tot de volgende wijzigingen in het ontheffingenbeleid geleid:

- Netcongestie kan reden zijn voor een ontheffing op basis van de hardheidsclausule. Dit is landelijk afgestemd.
- De gemeente Nijmegen kan ontheffing verlenen voor vergunninghouders van markt- en standplaatsen tot 2033.

Naar aanleiding van zienswijzen met betrekking tot de Laan van Scheut zijn verschillende scenario's verkend waarbij de zero-emissiezone wel of niet wordt uitgebreid. Dit heeft niet tot wijzigingen in het verkeersbesluit geleid. Meer informatie staat in hoofdstuk 2.7.3. De notitie met de uitwerking van de scenario's is als bijlage toegevoegd aan deze nota (zie p.14: 'Afweging uitbreiding zero-emissiezone Campus Heijendaal').

Daarnaast is op 3 juli 2024 de motie 'Zwieren zwaaien zonder zero-emissie zorgen' aangenomen door de gemeenteraad. Dit is aanleiding geweest om de volgende lokale ontheffing op te nemen:

- De gemeente Nijmegen kan ontheffing verlenen voor kermisexploitanten in Nijmegen die niet voldoen aan de eisen van de zero-emissiezones. Deze ontheffing kan tot uiterlijk 1 januari 2030 verleend worden.

1. Algemeen

1.1. Positieve zienswijzen

Samenvatting zienswijzen

Er zijn enkele zienswijzen ingediend waarin steun wordt uitgesproken voor de ZES. De indieners gaan in op de positieve effecten van de ZES op de stadslogistiek, namelijk het bundelen van ritten door logistieke hubs of het vervangen van bestel- en vrachtwagens met vrachtfietsen en licht-elektrische voertuigen. Zo wordt de stadslogistiek schoner en efficiënter georganiseerd. Het invoeren van een maatregel zoals de ZES zorgt ervoor dat dergelijke nieuwe oplossingen worden uitgewerkt en gedragsverandering aangemoedigd wordt. De indieners spreken zich daarom ook duidelijk uit tegen afzwakkende maatregelen, en het opnemen van te veel ontheffingen en uitzonderingen, aangezien de kracht van de maatregel daarmee ondermijnd wordt. Creatieve, vooruitstrevende ondernemers die al hebben geïnvesteerd in nieuwe of alternatieve voertuigen, en hun bedrijfsvoering hebben aangepast, voelen zich anders gestraft. Wanneer de maatregel omarmd wordt en nieuwe vormen van stadslogistiek worden ontwikkeld, kan eenieder de positieve effecten ervaren en kunnen er nieuwe samenwerkingsverbanden ontstaan.

Verder wijzen een aantal indieners, met name inwoners, op de voordelen van de ZES zoals het verminderen van stankoverlast en geluidsoverlast, het beschermen van de gezondheid en het belang in het kader van klimaatverandering. Tegelijkertijd stellen deze indieners ook kritische vragen en spreken hun bezorgdheid uit over de haalbaarheid of de gevolgen van de maatregel voor ondernemers.

Reactie

We zijn verheugd dat er positieve reacties op de ZES zijn ingediend. De kritische kanttekeningen wat betreft de invoering van de ZES en het flankerende beleid geven belangrijke aandachtspunten mee voor de verdere beoordeling van de zienswijzen. Het doel, schone en efficiënte stadslogistiek en het bijdragen aan een gezonde en leefbare omgeving, moet steeds voor ogen gehouden worden. Daarbij moet er aandacht zijn voor zowel hen die zich voorbereiden of al voorbereid hebben op de ZES, als ook diegenen voor wie het geldende beleid niet toereikend is om tijdig aan de nieuwe eisen te voldoen.

1.2. Effect van de ZES

Samenvatting zienswijzen

In enkele zienswijzen wordt aangegeven dat de gezondheidseffecten van de ZES onduidelijk zijn. De invoering van de drie zones zou leiden tot een relatief beperkte verbetering van de luchtkwaliteit binnen de ZES.

Reactie

Gemeente Nijmegen heeft zich aangesloten bij het landelijke Schone Lucht Akkoord (SLA). Het SLA heeft als doelstelling om in 2030 in heel Nederland te voldoen aan de WHO-advieswaarden (2005) en daarmee de gezondheidseffecten ten gevolge van uitstoot van binnenlandse bronnen met 50% te verminderen. Gemeente Nijmegen heeft daartoe in juli 2020 het maatregelprogramma voor luchtkwaliteit “Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit Uitvoeringsprogramma 2020 – 2030” vastgesteld. Dit uitvoeringsprogramma omvat 29 maatregelen, waaronder het instellen van de ZES. Het klopt dat de invoering van de ZES leidt tot een relatief beperkte verbetering van de luchtkwaliteit binnen de zones. Dit komt doordat de luchtkwaliteit is opgebouwd uit veel meer bronnen dan de uitstoot door logistieke voertuigen. Door de ZES in te voeren pakken we één bron aan. Het maatregelenpakket uit het Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit is gericht op allerlei verschillende bronnen, denk aan de uitstoot door bedrijven, binnenvaart en houtstook. Alle individuele maatregelen samen zorgen voor de gewenste effecten.

Naast luchtkwaliteit is het instellen van de ZES ook gebaseerd op de klimaatdoelstellingen uit het nationale klimaatakkoord. De invoering van de ZES in de binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland leidt ten opzichte van de situatie zonder ZES tot een relatieve CO₂-emissiereductie door bestel- en vrachtverkeer van respectievelijk 10%, 1% en 7% ten opzichte van de totale CO₂-emissie van motorvoertuigbewegingen binnen de zones. De invoering van de zones draagt daarmee bij aan de klimaatdoelstelling uit het nationaal klimaatakkoord.

Verder heeft de invoering van de ZES gevolgen voor het bevoorradingsverkeer. Gelet op een gelijkblijvende bevoorradingsbehoefte zijn er verschillende scenario's denkbaar. De omvang van het bestel- en vrachtverkeer blijft gelijk, neemt toe door inzet van kleinere vervoersmiddelen met lagere laadcapaciteit, of neemt af door bundeling van goederen. De inzet van kleinere en minder voertuigen leidt tot verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid en draagt bij aan een positieve beleving in de zones. De effecten voor lucht en geluid worden versterkt indien goederen gebundeld en met minder of lichte voertuigen beleverd worden. Hiervoor zijn overslagpunten voor goederen nodig, waarvan er in Nijmegen al meerdere zijn.

1.3. Laadinfrastructuur/ Netcongestie

Samenvatting zienswijzen

Indieners stellen dat er niet genoeg oplaadpunten zijn in de ZES. Ze maken zich zorgen dat als iedereen op korte termijn elektrisch moet of wil gaan rijden er niet voldoende mogelijkheden zijn om alle voertuigen op te laden. Daarnaast wordt de zorg geuit dat het energienetwerk overbelast is. Dit zou betekenen dat er ook minder energie is voor laadinfrastructuur.

Reactie

Wanneer een ondernemer (nog) geen laadvoorzieningen op depot heeft gerealiseerd of kan realiseren, kan er gebruik gemaakt worden van een groot netwerk van publieke laadpalen en publieke snelladers. Het huidige netwerk van onze laadinfrastructuur voor

publieke laadpalen wordt de komende periode in Nijmegen uitgebreid, zodat dit tegemoet komt richting de vraag naar laadpalen. 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.

Er bestaat echter wel degelijk problematiek rondom netcongestie in de gemeente Nijmegen, op dit moment nog voornamelijk gericht op grootverbruik aansluitingen. Uitgaande van de huidige inzichten geeft dit voor het laden van personenvervoer en bestelbusjes tot 2027/2028 vooralsnog geen problemen. Daarnaast is recent besloten om de vrijstelling voor bakwagens te verruimen, waardoor de overstap op elektrisch naar achteren verschuift¹. Ondernemers kunnen hierdoor de komende jaren gefaseerd overstappen naar een duurzamer vervoersmiddel. De inschatting is dat, zonder aanvullende maatregelen, er na 2027/2028 een knelpunt ontstaat voor de transitie naar elektrisch vervoer.

De gemeente werkt daarom samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering van netcongestie: samenwerking met de netbeheerders voor investeringen in het stroomnet, oplossingen voor slimmer gebruik van het huidige stroomnet en - indien nodig – herprogrammering van plannen waarvoor kleinverbruik aansluitingen nodig zijn, zoals voor woningbouw.

Ook bij laden zijn slimme oplossingen mogelijk. 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, om de eigen belasting op het netwerk te optimaliseren en de piekbelasting te verminderen. Hierbij kan gedacht worden aan het balanceren van de laadcapaciteit. Op piekmomenten worden laadpalen uitgezet, zo wordt het stroomnet op piekmomenten minder belast.

Op Rijksniveau worden binnen het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN) diverse oplossingen uitgewerkt om bedrijven handvatten te geven om met maatregelen aan de slag te gaan. Het Rijk heeft bovendien eind april versnelling en uitbreiding van maatregelen aangekondigd voor het gebied Flevopolder-Gelderland-Utrecht.

Vervolg

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

¹ Op initiatief van de grotere gemeenten is besloten dat ook oudere bakwagens met emissieklasse Euro 6 een ontheffing krijgen voor de zero-emissiezones tot 2028. Voorheen mocht een bakwagen maximaal 6 jaar oud zijn. Dit is verruimd naar 8 jaar. Dit besluit is genomen omdat de leeftijd van 8 jaar beter aansluit bij de afschrijvingstermijn van bakwagens.

(hardheidsclausule). Deze bevoegdheid geeft het college de mogelijkheid om in individuele gevallen af te wijken van de beleidsregel. Voor deze uitzonderlijke ontheffing wordt momenteel op landelijk niveau gewerkt aan een uitwerking en toetsingskader. Het niet kunnen plaatsen van een laadpaal is nog geen reden voor een ontheffing. Mogelijke alternatieve oplossingen dienen eerst onderzocht te worden voordat een ontheffing verleend kan worden.

Aanvullend onderzoek betreffende de gevolgen van netcongestie wordt opgezet waar nodig. Tevens blijven we de stand van zaken op het gebied van netcongestie monitoren. Aan de hand van de informatie die voortkomt uit onderzoeken en monitoring gaan we aan de slag met nieuwe oplossingen en kunnen we waar nodig bijsturen. Richting 2030 worden de zero-emissie-eisen strikter en dit moet wel realistisch zijn qua laadinfra. Samenwerking op regionaal en landelijk niveau is daarbij van belang.

2. Doelgroepen

2.1. Ondernemers: algemene vragen financiële en technische haalbaarheid

De zienswijzen die zijn ingediend door ondernemers hebben betrekking op onderstaande onderwerpen. Per onderwerp wordt een reactie gegeven.

Kosten

Door meerdere ondernemers zijn zienswijzen ingediend met betrekking tot de financiële uitdagingen en zorgen rondom de invoering van de zero-emissiezone. Er worden hoge investeringen gevraagd om over te stappen op elektrische of nieuwe voertuigen. Met name kleine, zelfstandige ondernemers, zowel in de winkel- als in de servicebranche hebben niet de financiële mogelijkheden om te investeren in een nieuw voertuig passend bij hun huidige dienstverlening.

Reactie

Het college erkent dat de invoering van de zero-emissiezones voor financiële uitdagingen kan zorgen voor ondernemers. Conform de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek moet het besluit voor de invoering van de zone daarom minstens 4 jaar van tevoren worden besloten, zodat ondernemers zich kunnen voorbereiden. In Nijmegen is dit besluit in 2020 genomen. Voor ondernemers en kleine zelfstandigen voor wie de overstap per 2025 te snel gaat, voorziet het huidige beleid in een overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen. Deze zijn in overeenstemming met het bedrijfsleven tot stand gekomen, waaronder MKB Nederland, EvoFenedex (kennisknooppunt voor handel en logistiek) en TLN (Transport en Logistiek Nederland). Met gemeenten is daarnaast afgesproken dat zij lokaal aanvullend maatwerk kunnen leveren in de vorm van een ontheffing op grond van een hardheidsclausule. Ook neemt de gemeente het doorslaggevende besluit voor het verlenen van een ontheffing in verband met dreigend faillissement. Hierbij kunnen ook bijzondere bedrijfseconomische omstandigheden meegenomen worden in de beoordeling. 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, of om de nodige uitstel te krijgen. Tot slot is de invoering van de

zero-emissiezones een aanmoediging om stadslogistieke bewegingen te heroverwegen. Dit zal niet gelden voor alle ondernemers, maar in sommige gevallen kan het aantrekkelijker zijn om bijvoorbeeld over te stappen op een deelvoertuig, gebruik te maken van een hub of een vrachtfiets aan te schaffen.

Functioneel-technische vragen

Enkele ondernemers geven aan dat de ontwikkeling in aanbod van elektrische voertuigen achterblijft, dat de actieradius te beperkt is, elektrische bestelbussen onvoldoende laad- en trekgewicht hebben voor ondernemers die zware spullen moeten vervoeren of dat gekoelde elektrische voertuigen nog maar beperkt beschikbaar zijn. De combinatie van beperkingen maakt dat elektrische voertuigen niet goed inpasbaar zijn binnen de dagelijkse bedrijfsvoering.

Reactie

Het college erkent de problemen die ondernemers aanvoeren over elektrisch rijden, 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 of wanneer men zware ladingen vervoert. 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. 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. Een adviescommissie² 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. 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 Total Cost of Ownership (TCO) inmiddels vaak al voordeliger is dan voor fossiele varianten. Voor de bestaande voertuigen gelden daarnaast ook nog de reguliere overgangsregelingen en de mogelijkheid om een dag- of langdurige ontheffing aan te vragen.

2.2. Bouwlogistiek

Samenvatting zienswijzen

Voor de zero-emissiezone stadslogistiek Hof van Holland is een zienswijze ingediend met betrekking tot de bouwlogistiek in dit gebied, wat nog in ontwikkeling is. Gevraagd wordt of er een ontheffing verleend kan worden voor de voertuigen die nodig zijn voor de realisatie van de bouwwerken, dan wel een besluit genomen wordt dat het verkeersbesluit niet geldt voor deze voertuigen. De argumenten hiervoor zijn dat er de komende jaren, tot

² Deze adviescommissie komt voort uit de landelijke werkgroep, opgezet vanuit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

eind 2028, nog meerdere bouwwerken gerealiseerd moeten worden en er tot de oplevering volop bouwverkeer zal zijn. Na de oplevering moeten ook klus- en montagebedrijven de gebouwen verder afwerken. Dit geeft veel bouwverkeer wat geraakt wordt door de zero-emissiezone stadslogistiek.

Reactie

De zero-emissiezones stadslogistiek gelden ook voor bouwlogistiek. Voertuigen voor de bouw zorgen voor bijna een kwart van de logistieke bewegingen in Nederland (bron: TNO, 2022). Ook voor deze sector gelden de landelijke vrijstellingen, ontheffingen en overgangsregelingen. Grote bouwvoertuigen zoals betonmixers en kraanvoertuigen zijn vrijgesteld, voor kleinere aannemers met een verouderd wagenpark kunnen de overgangsregelingen en ontheffingen uitkomst bieden. Daarnaast is er in de bouw veel potentie voor het inrichten van bouw hubs, waardoor ritten gebundeld en verminderd kunnen worden. Gemeente Nijmegen heeft het landelijke convenant 'Schoon en emissieloos bouwen' ondertekend. Dit convenant is gericht op het verduurzamen van de bouw, zowel wat betreft bouw materieel als het vervoer. Er wordt geen generieke ontheffing verleend voor bouwlogistiek in Hof van Holland.

2.3. Ambulante handel

Samenvatting zienswijzen

Zienswijzen met betrekking tot de ambulante handel werden ingediend door individuele ondernemers, de marktcommissie van Nijmegen en door de CVAH, de overkoepelende landelijke vereniging voor ambulante handel. De zienswijzen gaan met name in op de financiële uitdagingen voor de sector om te investeren in elektrische vrachtwagens. Enerzijds omdat voertuigen die aan de technische voorwaarden moeten voldoen (o.a. zware laadcapaciteit, koelwagens) niet verkrijgbaar zijn of een te hoge investering vragen. Anderzijds omdat de vergunning voor een standplaats of voor de weekmarkt een schaarse vergunning is en daarmee van beperkte duur (voor Nijmegen specifiek tot 2032), waardoor de terugverdientijd voor een nieuw voertuig onzeker is. Daarnaast wordt gesteld dat de invoering van de ZES ervoor zal zorgen dat marktondernemers uit Nijmegen zullen vertrekken en er een 'leegloop' van de markt ontstaat. Er wordt gevraagd om de invoer van de zone uit te stellen of om een generieke ontheffing te verlenen voor de ambulante handel tot 2035 of tot 2040.

Reactie

De zorgen die vanuit de ambulante handel worden geuit zijn grotendeels vergelijkbaar met de zorgen van andere ondernemers, denk aan de financiële uitdagingen voor enkele ondernemers en vragen rondom de beschikbaarheid van geschikte en betaalbare zero-emissie voertuigen. De verwachting is dat een groot gedeelte van de ambulante handel op basis van de beschreven omstandigheden een ontheffing kan krijgen voor de ZES.

Enkele zienswijzen gaan in op de specifiek voor Nijmegen geldende beperkte vergunningsduur voor de ambulante handel en de hieraan verbonden investeringen. Deze zienswijzen zijn aanleiding om een generieke ontheffing voor de ambulante handel te overwegen. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- De ambulante handelaren bieden wekelijks op de markt of met een standplaats hun diensten aan. De gemeente faciliteert dit met behulp van een vergunning. Vergunningen voor een marktplaats of een losse standplaats in Nijmegen zijn verleend voor een periode van maximum 12 jaar. Aan ondernemers die eerst een vergunning voor onbepaalde tijd hadden is eenmalig een vergunning verleend voor een periode van 15 jaar. Het merendeel van de vergunningen loopt daarmee in 2033 af.
- Gelet op de recente jurisprudentie over het onderwerp schaarse vergunning en een uitspraak van de Raad van State heeft het college eind 2021 de maximale termijn waarop deze vergunningen geldig zijn vastgesteld. Deze zijn gekoppeld aan de gemiddelde terugverdientijd voor gedane investeringen, waaronder het aanschaffen van bestelauto's of vrachtwagens. Hierbij is geen rekening gehouden met de invoering van de zero-emissiezones en de nodige investeringen die hiervoor nodig zullen zijn. Er dient daarom extra tijd te worden geboden om de door de ambulante handelaren gemaakte (kapitaal)investeringen redelijkerwijs te kunnen afschrijven.
- Het college erkent dat de markt een belangrijke publiekstrekker in de binnenstad en onderdeel van een goed ondernemersklimaat is. Het voortbestaan van een gezonde markt is van belang voor bezoekers, bewoners en overige winkelondernemers in de binnenstad. Hoewel de verwachting is dat een groot gedeelte van de ambulante handel in aanmerking komt voor een ontheffing vindt het college het van belang om duidelijkheid te verschaffen voor de hele doelgroep voor de komende jaren.

Vervolg

Gelet op bovenstaande overwegingen zal in het definitieve ontheffingenbeleid een lokale ontheffing worden opgenomen. Hiermee wordt voor deze specifieke doelgroep, ambulante handelaren die over een marktplaatsvergunning en/of standplaatsvergunning voor de locatie binnenstad beschikken, de mogelijkheid geboden voor een ontheffing ten behoeve van het inrijden van de zero-emissiezone. Deze ontheffing wordt gelijkgetrokken met de duur van de geldende vergunningen, namelijk tot en met 2032. Vanaf 2033 moet dan ook de ambulante handel voldoen aan de regels voor de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

2.4. Kermisexploitanten

Samenvatting zienswijzen

Via meerdere zienswijzen hebben kermisexploitanten de wens uitgesproken dat een generieke maatregel of ontheffing toegekend wordt aan alle voertuigen van kermisbedrijfshouders, bij voorkeur tot na 2030. De hiervoor genoemde argumenten zijn dat de kermiscultuur behoort tot in Nederland officieel erkend immaterieel erfgoed, welke door de invoering van de zero-emissiezones geraakt wordt. Voor de kermis geldt dat het om bijzondere transportvoertuigen gaat die gemiddeld weinig kilometers rijden, veelal uitgerust zijn met een kostbare opbouw, en incidenteel in de binnenstad komen, waarbij enkel korte afstanden gereden wordt.

Reactie

Op 3 juli 2024 is door de gemeenteraad een motie aangenomen met het verzoek om een algemene ontheffing op te nemen voor kermisexploitanten tot 1 januari 2030. Er wordt momenteel gewerkt aan de uitwerking van deze motie. Het college kan hiermee

garanderen dat tot 2030 een ontheffing verleend kan worden voor kermisexploitanten in Nijmegen die niet voldoen aan de eisen van de zero-emissiezones. Het zal voor een deel van de ondernemers alsnog gunstiger zijn om gebruik te maken van de bestaande landelijke ontheffing voor kermis- en circusvoertuigen, aangezien deze in alle zero-emissiezones voor stadslogistiek geldig is, niet alleen in Nijmegen.

2.5. Binnenvaart Waalkade

Samenvatting zienswijzen

Zienswijzen met betrekking tot de binnenvaart zijn door twee groepen ingediend, namelijk de dienstverleners en leveranciers van de binnenvaart (deels gerepresenteerd door Aqualink) en door schippers van de binnenvaart (deels gerepresenteerd door Schuttevaer). Door de indieners zijn zorgen geuit over dat, naast het invoeren van de autoluwe Waalkade er nu ook een zero-emissiezone stadslogistiek ingevoerd wordt. Beide ontwikkelingen worden gezien als obstakels voor de sector. Er speelt een algehele zorg dat dienstverleners en leveranciers niet bij de schepen kunnen komen. De indieners geven aan dat de overstap te snel komt en dat er de komende jaren nog te weinig elektrische, betaalbare alternatieven zijn voor hun bedrijfsvoering. Daarbij komt de zorg over voldoende laadcapaciteit. De wens wordt geuit dat de Waalkade, en daarmee de weg naar de auto-afzetplaats (Veemarkt), uit de zone te houden.

Reactie

Voor de binnenvaart geldt dat deze gelijk zijn aan alle andere ondernemers die de zone in willen. Onze inschatting is dat met de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen en het ontheffingenbeleid ook voor deze sector uitkomst geboden kan worden. Daarnaast kunnen ook voor deze sector de logistieke hubs aan de randen van de stad een oplossing zijn. Door goederen via een hub te laten leveren hoeft men zelf geen uitstootvrij vervoer te hebben.

2.6. Inwoners van de ZES

Samenvatting zienswijzen

We hebben de ingediende zienswijzen onderverdeeld in 2 categorieën:

- Inwoners zonder bestelbus of onderneming
- Inwoners met een bestelbus

Inwoners zonder bestelbus of onderneming

Er heerst bij inwoners een zorg over beleving van goederen en diensten. Daarbij zijn vragen gesteld over of ondernemers nog kunnen beleveren aan huis, de keuzevrijheid van inwoners wat betreft dienstverleners, en mogelijk verhoogde kosten voor goederen en diensten.

Reactie:

We begrijpen de zorgen van inwoners, echter zien we steeds meer ondernemers in Nijmegen die zich voorbereiden op de zero-emissiezones stadslogistiek en zich juist richten op klanten in de zones. De verwachting is dat er ook leveranciers zullen zijn die juist een kans zien in ZES. De grote landelijke bezorgpartijen rijden al grotendeels in nieuwere

voertuigen of uitstootvrij. Kleine ondernemers worden ondersteund doordat er overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen mogelijk zijn.

Ondernemers kunnen daarnaast gebruik maken van logistieke hubs aan de randen van de stad als ze goederen naar de zero-emissiezone stadslogistiek willen (laten) leveren, maar zelf geen uitstootvrij vervoer hebben. Gemeente Nijmegen is bezig met het aanbieden van deelvervoer voor ondernemers als pilot. Denk aan gedeelde elektrische bakfietsen, elektrische bussen of licht-elektrische voertuigen waar ondernemers gebruik van kunnen maken. Dit werkt hetzelfde als deelfietsen en deelauto's, maar dan voor het vervoer van goederen. Dienstverleners of bezorgers die maar een paar keer per jaar in de zone moeten zijn, kunnen 12 x per jaar een dagontheffing aanvragen. Gelet op bovenstaande ontwikkelingen is de verwachting dat inwoners binnen de zones geen tot beperkte hinder ervaren. Doorlopende communicatie blijft echter belangrijk, zodat zorgen geuit kunnen worden en gezamenlijk oplossingen besproken. De mogelijkheid om via het ZES-loket van de gemeente in gesprek te gaan over individuele situaties blijft dan ook na de invoering van de zone bestaan.

Inwoners met een bestelbus

Indien inwoners binnen de zone een bestelbus bezitten voor louter privédoeleinden dan kunnen zij een ontheffing aanvragen. Wordt deze bus wel voor zakelijke doeleinden gebruikt dan gelden voor binnengaan van de zones gelijke regels als voor andere ondernemers.

2.7. Omwonenden Campus Heijendaal

Een groot deel van de zienswijzen is ingediend door omwonenden van de campus en heeft betrekking tot de invoering van de ZES op de campus. De indieners van de zienswijzen staan grotendeels positief tegenover het invoeren van een zero-emissiezone stadslogistiek voor Campus Heijendaal, maar er zijn wel zorgen over wat deze zone gaat betekenen voor de omwonenden. Bij het behandelen van de zienswijzen is geconstateerd dat de vragen zich toe spitsen op bepaalde locaties en straten. Bij de behandeling zijn de vragen als volgt geclusterd:

- Route Houtlaan/Kwekerijweg/d'Almarasweg
- Rijksweg/zuidelijk deel St. Annastraat/Verbindingsweg/Scheidingsweg/Groesbeekseweg
- Laan van Scheut/Park Heijendaal
- Archipelstraat
- Overig

2.7.1. Route Houtlaan/Kwekerijweg/d'Almarasweg

Samenvatting zienswijzen

Diverse zienswijzen gaan over mogelijk omrijdverkeer. Door de invoering van de ZES wordt het doorgaande vrachtverkeer, dat niet aan de emissie-eisen van de zone voldoet, geweerd op de Heyendaalseweg. De zorg is dat dit vrachtverkeer via alternatieve routes gaat rijden en gaat zorgen voor overlast op bovengenoemde straten. Verder is opgemerkt dat deze straten niet zijn opgenomen in de effectstudie ter onderbouwing van het verkeersbesluit,

uitgevoerd door verkeerskundig adviesbureau Goudappel³. Verder wordt er gevreesd voor forse toename van bestelbussen op deze wegen, aangezien dit niet is gespecificeerd in de effectenstudie van Goudappel.

Reactie

Als onderbouwing van het verkeersbesluit heeft de gemeente een effectenstudie laten uitvoeren door verkeerskundig adviesbureau Goudappel. Het rapport geeft aan waar verkeersverschuivingen te verwachten zijn als gevolg van de ZES, als er geen aanvullende maatregelen genomen worden. In het rapport waren aanvankelijk alleen de drukkeren wegen meegenomen omdat die het meest betrouwbare beeld geven van de effecten. Bij een te laag aantal voertuigen is het verkeersmodel niet meer betrouwbaar en kunnen hier geen conclusies aan gekoppeld worden. Op verzoek van de bewoners zijn deze cijfers alsnog opgevraagd bij Goudappel Coffeng. Voor de Houtlaan-Kwekerijweg-d'Almarasweg zijn deze gegevens opgenomen in tabel 3 in de aanvullende notitie van Goudappel d.d. 18 juni 2024⁴. De resultaten voor deze wegen geven aan dat het instellen van een zero-emissie zone stadslogistiek niet zal leiden tot merkbaar meer vrachtverkeer op deze wegen. De uitkomsten van de effectenstudie vormen geen aanleiding om op voorhand aanvullende maatregelen te nemen op de bovenstaande wegen.

Ten aanzien van de zienswijzen betreffende vermeende forse toename van bestelbusjes geeft de voornoemde notitie van Goudappel aan dat als gevolg van de invoering van de zero emissiezone Campus Heijendaal bestelautoverkeer zonder bestemming in de zero emissiezone zal omrijden. Hierbij zal bestelautoverkeer ook omrijden via de oost-west verbinding Houtlaan, Kwekerijweg en d'Almarasweg. Per wegvak bedraagt de toename circa 20 tot 60 bestelautoritten (som van beide richtingen) per etmaal. In absolute zin komt dit neer op circa 1 à 2 ritten per uur door de straat. Het totale personen- en bestelautoverkeer omvat op elk van de wegvakken ruim 5.000 ritten per dag. De toename van het bestelautoverkeer bedraagt daarmee minder dan 1%. Het extra aantal ritten met bestelauto's gaat daarmee op in het heersend verkeersbeeld en zal daarmee niet voor extra hinder zorgen.

2.7.2. *Rijksweg N844, zuidelijk deel St. Annastraat, Verbindingsweg, Scheidingsweg, Groesbeekseweg*

Samenvatting zienswijzen

Indieners stellen vragen over de verkeerseffecten van de ZES voor bovengenoemde wegen. Deze staan niet genoemd in het rapport van Goudappel.

Reactie

De effectstudie gaat over het effect van de zone op het verkeer wat in de huidige situatie over de campus rijdt via de Heyendaalseweg. Het aantal vrachtwagens dat via bovengenoemde wegen van of naar de campus rijdt is te laag om meegenomen te worden in de effectstudie. Door de lage intensiteit kunnen er geen betrouwbare uitspraken gedaan

³ Effectenstudie zero-emissiezones Nijmegen; 9 februari 2024; Goudappel BV

⁴ Notitie "Bestelverkeer zero emissiezone Campus Heijendaal"; 18 juni 2024, Goudappel BV

worden over het effect van de zone op het aantal voertuigen op deze wegen. De verwachting is dan ook dat het effect dermate gering is dat er geen ontoelaatbare toename aan omrijdend vrachtverkeer op deze wegen zal optreden.

2.7.3. *Laan van Scheut/ Park Heijendaal*

Samenvatting zienswijzen

Er zijn zorgen ingediend over het laden en lossen net buiten de zone op de Laan van Scheut, in verband met overlast en verkeersonveilige situaties. Het verzoek is geuit om de zone uit te breiden en de Laan van Scheut, de Rode Kruislaan/ Thesaurierweg of heel Park Heijendaal onderdeel te laten zijn van de ZES. Er worden ook zorgen geuit over de bereikbaarheid van Park Heijendaal en de effecten van ZES hierop.

Reactie

Vanuit de zienswijzen is op te maken dat de problemen van het laden en lossen op de Laan van Scheut al langer worden ervaren. De vrees bij de bewoners is dat de overlast van laden en lossen door de zero-emissiezone stadslogistiek groter wordt. Onze afweging om de Laan van Scheut/ Park Heijendaal niet op te nemen in de ZES heeft te maken met de beperkte logistieke bewegingen in de wijk, en daarmee de beperkte milieuwinst in combinatie met de woonfunctie in de wijk. Gezien de vele reacties en de mogelijkheid om met de maatregel bij te dragen aan de algehele verkeersveiligheid hebben we nader uitgewerkt of het toevoegen van de Laan van Scheut/ Park Heijendaal een oplossing kan bieden voor de ervaren overlast. Zie hiervoor de bijlage 'Afweging uitbreiding zero-emissiezone Campus Heijendaal'. De conclusie is dat het uitbreiden van de zero-emissie voor stadslogistiek niet voor de gewenste oplossing zorgt. Het is noodzakelijk om de signalen vanuit de wijk op een andere manier op te pakken. Er zijn oplossingen verkend die los staan van de invoering van de zero-emissiezone. Dit wordt met een vervolgtraject aangepakt vanuit het project 'Duurzaam Bereikbaar Heijendaal'.

Wij verwachten daarnaast dat de invoering van een ZES op de campus op termijn gaat leiden tot minder logistiek verkeer naar de campus doordat er meer gebundeld zal worden vervoerd via logistieke hubs aan de rand van de stad. Een verminderde bereikbaarheid van Park Heijendaal is in onze verwachting dan ook niet aan de orde.

2.7.4. *Archipelstraat*

Samenvatting zienswijzen

Indieners uiten hun zorgen over een sterke toename van expeditie verkeer door de straat in relatie tot verkeersveiligheid en (geluids)overlast voor bewoners.

Reactie

Als onderbouwing van de verkeersbesluiten heeft de gemeente een effectenstudie laten uitvoeren door verkeerskundig adviesbureau Goudappel. De uitkomsten van het onderzoek maken inzichtelijk op welke plekken in de omgeving aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenste effecten tegen te gaan. Het rapport geeft aan dat zonder aanvullende maatregelen de hoeveelheid logistiek vervoer in de Archipelstraat met 450% zou toenemen. In absolute aantallen gaat het hierbij om 90 voertuigen (een toename van

20 naar 110). De verklaring hiervoor is dat chauffeurs in de huidige situatie de St. Annastraat vermijden en via de Heyendaalseweg rijden. Na invoering van de zone is het mogelijk dat deze chauffeurs niet voldoen aan de eisen van de zone, en op het laatste moment van de Heyendaalseweg via de Archipelstraat naar de St. Annastraat rijden om de zone te vermijden. Dat is uiteraard een ongewenst effect, met name omdat de Archipelstraat niet is ingericht voor druk en zwaar verkeer. Om te voorkomen dat mensen op het laatste moment de zone gaan omzeilen is het dus belangrijk dat we logistiek verkeer tijdig verwijzen naar de juiste routes om omrijden door straten die daar minder geschikt voor zijn zoveel mogelijk te voorkomen. Dat kan fysiek op straat door middel van borden maar ook door informatie over de ZES op te nemen in navigatiesystemen. Door deze maatregelen voor invoering van de ZES te nemen is de verwachting dat het omrijdverkeer via de Archipelstraat niet of nauwelijks zal optreden. Uiteraard zullen we na invoering van ZES monitoren hoe het gaat. Waar nodig nemen we dan aanvullende maatregelen.

2.7.5. Overig

Samenvatting zienswijzen

Overige vragen en zorgen over de ZES gaan enerzijds over de bereikbaarheid van de zone voor bussen en hulpdiensten en de bevoorrading van het ziekenhuis. Ook wordt de vraag gesteld wat er gebeurt als je met spoed naar het ziekenhuis moet en niet voldoet aan de emissie-eisen van de zone. Wat betreft Park Heijendaal is de vraag gesteld hoe het zou werken met ontheffingen mocht Park Heijendaal onderdeel worden van de zone, en wat de kosten voor ontheffingen zouden zijn.

Reactie

De ZES geldt niet voor nood- en hulpdiensten. Ook personenvervoer, waaronder bussen, is hiervan uitgesloten. Het ziekenhuis is een van de partners bij de invoering van de ZES. Ook zij zijn zich aan het voorbereiden op de ZES, in samenwerking met hun leveranciers. Bestelbusjes en vrachtauto's die niet aan de voorwaarde voldoen en toch in de zone komen kunnen achteraf nog een dag-ontheffing via het centraal loket aanvragen. De kosten voor de ontheffingen zijn voor een dagontheffing €30,-, voor een langdurige ontheffing verschillen de kosten tussen €100,- en €250,-. Een overzicht van de kosten wordt verwerkt in de gemeentelijke legesverordening en samen met het verkeersbesluit voor de invoering van de ZES gepubliceerd. Hier zal ook over gecommuniceerd worden via de website van de gemeente.

Bijlage A: Afweging uitbreiding zero-emissiezone Campus Heijendaal

1. Aanleiding

Op 15 februari 2024 is het concept-verkeersbesluit voor de invoering van de zero-emissiezones stadslogistiek (ZES) gepubliceerd. Tijdens de inzageperiode (16 februari 2024 t/m 29 maart 2024) kon eenieder een zienswijze indienen op het concept-verkeersbesluit. De ingediende zienswijzen worden meegenomen in de vaststelling van het definitieve verkeersbesluit. Het is mogelijk dat zienswijzen leiden tot een aanpassing van het verkeersbesluit. In een nota van beantwoording wordt categoriaal ingegaan op de ingediende zienswijzen en welke aanpassingen zijn doorgevoerd.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen was het advies is om nader te verkennen of de Laan van Scheut of heel Park Heijendaal opgenomen zouden moeten worden in de zero-emissiezone stadslogistiek. In deze afweging is dit verder uitgewerkt in verschillende scenario's.

2. Ruimtelijke afweging uitbreiding zero-emissiezone

2.1. Huidige situatie

De HAN heeft op het campusterrein, naast de Laan van Scheut, een laad- en losplaats ingericht. Bewoners geven aan dat enkele leveranciers ook op de Laan van Scheut stoppen. Dit kan zorgen voor verkeersonveilige situaties doordat de Laan van Scheut een redelijk drukke straat is waarin er veel gefietst wordt. In de straat staan echter ook regelmatig logistieke voertuigen voor de wijk zelf, waaronder supermarktbezorging. In deze notitie verkennen wij onderstaande scenario's om de drukte in de straat tegen te gaan:

- A: Uitbreiding van de zero-emissiezone naar de Laan van Scheut.
 - B: Uitbreiding van de zero-emissiezone naar heel Park Heijendaal.
 - C: Geen uitbreiding van de zone
- Uitwerking scenario C: Verkenning andere maatregelen

Uit de zienswijzen blijkt dat enkele bewoners graag ook de Rode Kruislaan en Thesaurierweg onderdeel willen laten zijn van de zero-emissiezone. Dit scenario is niet verkend, met als reden dat dit geen logische ruimtelijke afbakening van de zone zou vormen en voor veel verwarring zou zorgen bij logistieke dienstverleners. Daarnaast wordt met deze afbakening de suggestie gewekt dat de Thesaurierweg een toegangsweg is voor logistiek verkeer richting de campus. Dit is ongewenst aangezien dan de kans bestaat dat meer voertuigen (per ongeluk) door de wijk zullen rijden.



Afbeelding 1: Laan van Scheut en directe omgeving

2.2. Scenario A: Laan van Scheut onderdeel van de zero-emissiezone

In dit scenario begint de grens van de zero-emissiezone bij de inrit van de Laan van Scheut vanaf de Kapittelweg, en bij de kruising met de Rode Kruislaan. Voertuigen worden dus bij deze ingangen gescand. Dit betekent dat alle schone logistieke voertuigen die bij de Campus moeten zijn alsnog op straat in de Laan van Scheut kunnen laden/lossen, terwijl dit niet wenselijk is.

Voertuigen die niet aan de zero-emissiezone voldoen en aan de rand willen parkeren zullen waarschijnlijk in de Rode Kruislaan gaan staan en vanaf daar naar de campus lopen. Deze ligt op korte afstand van het campusterrein (afhankelijk van de benodigde ingang op 50-80m afstand). Het is niet waarschijnlijk dat voertuigen veel verder weg dan 100m van de campus zullen staan, aangezien men te voet naar de campus moet en dan de levertijd veel langer wordt. Dat is heel tijdsintensief waardoor het voor een ondernemer of bezorger niet interessant is om verder weg te parkeren. Het is dus aannemelijk dat voertuigen die niet aan de eisen van de zero-emissiezone voldoen in de Rode Kruislaan zullen staan, waardoor hier overlast ontstaat. Vanwege de langere afstand tot de campus is het aannemelijk dat dit minder vaak wordt gedaan dan in de Laan van Scheut, maar dat het wel kan voorkomen. Daarnaast is het ongewenst dat voertuigen die de Laan van Scheut willen

vermijden door de wijk rijden. Hier zijn smalle wegen gericht op bestemmingsverkeer in de wijk, niet op logistiek verkeer.

Samenvattend is het niet wenselijk om de Laan van Scheut op te nemen in de zero-emissiezone. Met deze maatregel wordt niet het probleem aangepakt dat laden en lossen op straat in de Laan van Scheut plaatsvindt.

2.3. Scenario B: Heel Park Heijendaal onderdeel van de zero-emissiezone

In dit scenario zijn de grenzen van de zero-emissiezone de ingang in het noorden via de Albert Schweitzerlaan, in het westen via de Proosdijweg, en in het zuiden via de Thesaurierweg en de Laan van Scheut. Net als bij Scenario A wordt hiermee het probleem dat laden/lossen in de Laan van Scheut plaatsvindt niet verholpen. Voertuigen die zijn toegelaten tot de zero-emissiezone kunnen immers de zone betreden en alsnog hier gaan staan. Voertuigen die niet toegestaan zijn in de zero-emissiezone zullen naar verwachting niet gaan parkeren buiten de zone, aangezien de afstand tot de campus te veel extra tijd kost doordat men te voet verder moet. Het huidige probleem in de Laan van Scheut wordt hiermee niet verholpen. Het mogelijke probleem dat voertuigen die niet aan de zero-emissie eisen voldoen net buiten de zone zullen parkeren wordt hiermee wel verholpen.

Uitbreiding van de zone betekent verder dat de logistieke voertuigen voor de wijk, waaronder de bezorging door supermarkten, de post- en pakketbezorging en facilitaire of servicediensten (loodgieter etc.) ook aan de eisen van de zone moeten voldoen. Dit is vanuit de ambities van de gemeente voor luchtkwaliteit van voordeel aangezien daardoor het effect van de zone toeneemt. Echter is deze milieuwinst beperkt doordat er minder logistieke bewegingen plaatsvinden in de wijk. Een woonwijk meenemen in de zero-emissiezone sluit daarom niet aan bij het doel van de zone, namelijk om gebieden aan te wijzen waar veel bedrijvigheid zit, waaronder winkels, horeca, publieke instellingen en grote organisaties. Uiteraard wonen er ook mensen in zero-emissiezones, denk aan de binnenstad of de studentenwoningen op de campus, maar hier ligt niet de focus van de zero-emissiezone. Deze afweging is ook in 2022 gemaakt toen op basis van een effectstudie voor de huidige afbakening van de zero-emissiezone is gekozen.

2.4. Scenario C: zone niet uitbreiden

In de huidige situatie is de Laan van Scheut een drukke straat is met veel verschillende gebruikers. De zero-emissiezones kunnen ervoor zorgen dat voertuigen buiten de zone parkeren omdat hun voertuig (nog) niet aan de voorwaarden van de zone voldoet. Uitgangspunt is dat de overlast in de Laan van Scheut door invoering van de zero-emissiezone niet mag toenemen, en bij voorkeur afneemt. Daarnaast is het sowieso niet wenselijk dat er laad- of losactiviteiten voor de campus in de straat plaatsvinden, maar enkel bij de hiervoor bestemde laad/losplekken op het campusterrein.

3. Conclusie

De uitwerking van scenario A en B laten zien dat het invoeren van een zero-emissie voor stadslogistiek niet voor de gewenste oplossing zorgt. Het is noodzakelijk om de signalen vanuit de wijk op een andere manier op te pakken. In de uitvoering van scenario C worden oplossingen verkend die los staan van de invoering van de zero-emissiezone.

Vervolg scenario C

In het participatietraject voor Duurzaam Bereikbaar Heijendaal is de Laan van Scheut en de verkeersveiligheid daar een punt dat steeds terugkomt. Bij de zienswijzen over de zero-emissiezone komen nu dezelfde knelpunten en wensen naar voren. Zoals hierboven uiteengezet, zien we uitbreiding van de zone niet als een manier om de problemen die de bewoners nu ervaren op te lossen. We denken eerder dat een herinrichting van de straat een manier is om de overlast te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Concreet denken we dan aan het fysiek onmogelijk maken om te laden en lossen op de Laan van Scheut en een herinrichting van de Laan van Scheut als fietsstraat. We gaan hierover in gesprek met de buurt.