

Verkeersbesluit ten aanzien van het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 (Verkeersbesluit nul-emissiezone Eindhoven 2025)

Kenmerk: 7704041

BESLUIT

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven (hierna: het college) neemt een verkeersbesluit met betrekking tot het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's conform het op 16 september 2020 door de gemeenteraad vastgestelde Vervolgaanpak Nul-emissie zone binnen de Ring.

Wettelijk kader

De basis voor het nemen van dit verkeersbesluit is het bepaalde in:

- de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Het gemeentebestuur is bevoegd tot het nemen van dit besluit. De basis hiervoor is artikel 18, lid 1, sub d van de WVV 1994.

De onderstaande belangen zijn de basis voor het verkeersbesluit. Zij staan in artikel 2 van de WVV 1994:

1. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
4. het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de politie Eindhoven over de wijze van handhaving en inrichting van de zone. De politie ziet toe op naleving van de verkeersregels.

Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Het college heeft op 18 juli 2023 op grond van artikel 3:10 lid 1 van de Awb besloten tot het toepassen van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (hierna: u.o.v.). Een ontwerp van dit verkeersbesluit met bijbehorende stukken heeft met ingang van 7 november 2023 tot en met 18 december 2023 ter inzage gelegen. Tijdens de inzagetermijn kon iedereen een zienswijze schriftelijk of mondeling op het ontwerp-verkeersbesluit kenbaar maken. Er zijn 162 zienswijzen ingediend.

Gelijktijdig met de terinzagelegging van het ontwerp-verkeersbesluit met betrekking tot het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's heeft een ontwerp-verkeersbesluit voor de uitbreiding van de milieuzone met de categorie dieselpersonenauto's ter inzage gelegen. Gezien de verschillende doelgroepen werden met de ontwerpbesluiten aparte zienswijzeprocedures gevolgd. Op dit ontwerpbesluit zijn 62 zienswijzen ingediend.

Alle zienswijzen zijn samengevat, gecategoriseerd en beantwoord in een nota van beantwoording d.d.19 mei 2024 (Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-verkeersbesluiten nul-emissiezone en milieu-

zone). Deze nota maakt, ter aanvulling op de motivering en belangenafweging, integraal onderdeel uit van dit verkeersbesluit en wordt als bijlage aan dit besluit toegevoegd.

De zienswijzen hebben niet geleid tot wijziging van het voornemen van het college om een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 in te stellen en de bestaande milieuzone uit te breiden met de categorie dieselpersonenauto's. Ook hebben de zienswijzen niet geleid tot aanpassing van de omvang van de zones.

Wel hebben de ingediende zienswijzen ertoe geleid dat het college op enkele punten de verkeersbesluiten (ten opzichte van het ontwerpbesluiten) en bijbehorend ontheffingenbeleid heeft aangepast. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld. Tevens zijn teksten in het besluit hier en daar verduidelijkt en aangescherpt.

Uitstel definitief verkeersbesluit tot uitbreiding van de milieuzone met de categorie dieselpersonenauto's

Op grond van het huidige RVV 1990 is nog geen (juridisch) juiste verkeersbordencombinatie beschikbaar om bovengenoemde verkeersmaatregelen *tegelijktijd en naast elkaar* in te stellen. Om deze reden heeft het college besloten om de uitbreiding van de milieuzone met de categorie dieselpersonenauto's tot een nader te bepalen moment uit te stellen. Voor verdere toelichting op dit punt wordt verwezen naar de tekst onder het kopje 'Bebording'.

Aanleiding en doelstellingen

Verbeteren van de Eindhovense luchtkwaliteit

De uitstoot van stikstofoxiden (NO₂ en NO_X) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}) vormt nog steeds een groot gezondheidsrisico. Deze stoffen veroorzaken luchtwegklachten en hart- en vaatziekten. Vooral kinderen, ouderen of mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, lopen meer risico op het krijgen van gezondheidsklachten. Ook kunnen ongeboren kinderen gezondheidsklachten krijgen door de lucht die hun moeder inademt. Zeer recent is door CE Delft in opdracht van European Public Health Alliance (EPHA) een berekening gemaakt van de sociale kosten van luchtverontreiniging. Hierin wordt bevestigd dat de situatie in Eindhoven in vergelijking met andere steden in Nederland nijpend is. Hierin werd voor Eindhoven becijferd dat de totale jaarlijkse sociaaleconomische schade als gevolg van luchtvervuiling 282 miljoen euro bedraagt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Eindhoven nog schoner te maken.

Op 22 september 2021 heeft de WHO de advieswaarden uit 2005 stevig aangescherpt. Op advies van de GGD, het Longfonds en in navolging van andere gemeenten is in het bestuursakkoord 2022 – 2026 opgenomen dat we er naar streven om in 2030 te voldoen aan de WHO-norm voor luchtkwaliteit. Eindhoven heeft zich daarnaast gecommitteerd aan het schone luchtakkoord. Stedelijke mobiliteit is op dit moment verantwoordelijk voor 17% van de totale uitstoot van Eindhoven.

Onze opgave is Eindhoven duurzaam en gezond door te ontwikkelen als aantrekkelijke en leefbare centrumstad binnen de Brainport/Mainport ambities en -regio. Dat vraagt van de stad om de gezondheid van de inwoners te bewaken, te beschermen en te bevorderen. Wij vinden het van groot belang dat onze inwoners gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Om deze reden zal de komende jaren doorlopend ingezet worden om op een bewuste manier bezig te zijn met het bevorderen van de gezondheid. Dit doen wij door het verbeteren van de leefomgeving en het bevorderen van gezonde leefstijlen. Het realiseren van schone en frisse lucht maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Om deze reden neemt Eindhoven deel aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Samen met de Rijksoverheid, de provincies en andere gemeenten streven we op grond van dit akkoord naar het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016.

Een belangrijk uitgangspunt van het Schone Lucht Akkoord is met deze gezondheidswinst 5 extra levensmaanden te realiseren.

Als onderdeel van een totaalpakket aan maatregelen om bovenstaande ambities en doelstellingen te verwezenlijken, wenst het college per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's in te stellen. Dat betekent dat nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's die ná 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet, uitstootvrij moeten zijn in de nul-emissiezone. Voor bestaande bedrijfs- en vrachtauto's geldt een overgangsregeling. De nul-emissiezone zal qua gebied en omvang gelijk zijn aan de huidige milieuzone.

Naast het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's, wil het college vanaf 2025 ook de milieuzone uitbreiden met de voertuigcategorie dieselpersonenauto. Ook ten aanzien van taxi's

en autobussen voor besloten vervoer worden mogelijkheden verkend om een nul-emissiezone in te voeren. Verder wordt ten aanzien van het eigen wagenpark voor toezicht en handhaving en wagenpark van gecontracteerde partners zoals Hermes, CURE, Ergon, Taxibus en leerlingenvervoer actief gestuurd op versnelde elektrificatie. Verder wil het college de uitstoot van houtstook en mobiele werktuigen beperken. Voor houtstook wordt in samenwerking met de GGD aan een beleidskader gewerkt. Voor mobiele werktuigen wordt in aanbestedingen actief gestuurd op emissievrije oplossingen.

Op 16 september 2020 heeft de Raad de ambitie vastgesteld om in 2030 binnen het gebied binnen de ring een nul-emissiezone voor alle mobiliteit in te stellen.

Een nul-emissiezone maakt het – als regulerende maatregel – mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Deze maatregel is onderdeel van het bovengenoemde totaalpakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregel draagt tezamen met de andere maatregelen bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's.

Behalen van klimaatdoelstelling

Ook dragen de maatregelen gezamenlijk bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in Eindhoven. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering op termijn verminderd. Daarmee vormen de maatregelen een belangrijke stap om Eindhoven klimaatneutraal te maken. Eindhoven is samen met Helmond geselecteerd als een van de honderd steden om in 2030 klimaatneutraal te zijn binnen het kader van de EU Cities Mission 2030. De invoering van de nul-emissiezone maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen om de CO₂ uitstoot van de mobiliteit omlaag te brengen. Bureau CE Delft heeft begin 2023 berekend dat dit in 2025 een reductie van 21 kiloton CO₂ oplevert en in 2030 een reductie van 88 kiloton CO₂.

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek

In het kader van deze opschaling heeft het college begin 2021 samen met het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven diverse afspraken vastgelegd in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). De UAS, ondertekend op 9 februari 2021, is tevens een concrete uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord van 28 juni 2019 waarin de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek per 1 januari 2025 in 30 tot 40 gemeentes is opgenomen. Deze afspraken vormen een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050.

Verder is in het Staatsblad op 11 november 2019 de landelijke harmonisatie inzake milieuzones gepubliceerd (Staatsblad 2019, 398), waarin tevens de mogelijkheid is opgenomen om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren.

In het BO-MIRT in 2019 is afgesproken dat in de provincie Noord-Brabant toegewerkt wordt naar het instellen van 5 tot 12 nul-emissiezones Stadslogistiek in gemeenten en dat de provincie gemeenten hierbij ondersteunt. Eindhoven neemt deel aan deze afspraak en tevens is de invoering van deze maatregel op 16 september 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.

Effecten luchtkwaliteit en klimaat

De effecten van het instellen van een nul-emissiezone voor de stadslogistiek zoals voorzien in 2025 zijn bepaald voor NO_x, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en CO₂ en variëren van 29,7% tot 55,8 % ten opzichte van de autonome situatie in 2025.

Voor 2028 variëren deze effecten van 29,1% tot 60,2% en voor 2030 van 28,7% tot 64,3%. In de autonome situatie is uitgegaan van een normaal tempo van vervanging van benzine- en dieselveertuigen. Bij deze effecten is derhalve geen rekening gehouden met de voorgenomen vrijstelling voor verschillende euroklassen tot 2028 voor bestelauto's en tot 2030 voor vrachtauto's. De effecten kunnen bij een snellere vervanging van bestel- en/of vrachtauto's ten gevolge van de definitieve invoering van de nul-emissiezone voor de stadslogistiek in 2030 in de jaren tussen 2025 en 2028 voor bestelauto's en in de jaren tussen 2025 en 2030 voor vrachtauto's derhalve groter zijn.

Het moge duidelijk zijn dat met de instelling van de nul-emissiezone in 2030 ook voor personenauto's de uitstoot van genoemde stoffen in het centrumgebied van Eindhoven tot 0 gereduceerd wordt.

Naast de directe effecten binnen de in te stellen nul-emissiezone is er daarnaast sprake van een uitstralend effect naar de omgeving buiten de Ring. Deze effecten zullen het grootst zijn op de radialen en overige stroomwegen buiten de Ring.

Tabel Totalen		Emissies in kg en CO2 in kton						Absoluut Emissies in kg en CO2 in						Reductie Relatief						
		Nox	NO2	PM10	PM2,5	SO2	CO2	Nox	NO2	PM10	PM2,5	SO2	CO2	Nox	NO2	PM10	PM2,5	SO2	CO2	
2025	Autonoom 2025	93455	18262	7609	2353	0	34													
2025	Bestel ZE 2025	86682	17246	6935	2192	0	31	-6773	-1016	-674	-160	0	-3							
2025	Vracht ZE 2025	60545	9081	6027	1434	0	26	-32909	-9181	-1582	-919	0	-8							
	Reductie Relatie Bestel en Vracht													-42.5%	-55.8%	-29.7%	-45.9%	NVT	-31.7%	
2028	Autonoom 2028	86673	16327	7537	2223	0	34													
2028	Bestel ZE 2025	80327	15507	6864	2073	0	32	-6346	-819	-673	-150	0	-2							
2028	Vracht ZE 2025	56726	7324	6019	1336	0	26	-29947	-9003	-1518	-886	0	-8							
	Reductie Relatie Bestel en Vracht													-41.9%	-60.2%	-29.1%	-46.6%	NVT	-29.8%	
2030	Autonoom 2030	81587	14999	7505	2117	0	31													
2030	Pers Euro 5 2022	68443	13513	6026	1806	0	23													
2030	Bestel ZE 2025	75617	14324	6833	1976	0	29	-5970	-675	-672	-141	0	-2							
2030	Vracht ZE 2025	53363	6034	6005	1260	0	24	-28224	-8965	-1500	-856	0	-7							
	Reductie Relatie Bestel en Vracht													-41.9%	-64.3%	-28.9%	-47.1%	NVT	-28.7%	

Bovenvermelde berekeningen en resultaten komen voort uit het onderzoek naar de effecten van de nul-emissiezone, uitgevoerd in 2018 en geactualiseerd naar de gegevens van 2023.

Vermindering van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu

Zoals uit de inleiding blijkt, is de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's onderdeel van een breder en samenhangend pakket aan maatregelen. De maatregelen tezamen leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad, hetgeen in het belang van de gezondheid van alle bewoners en bezoekers van Eindhoven. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂ uitstoot in de stad wat belangrijk is voor de realisatie van de klimaatdoelstelling van Eindhoven.

Uitstootvrije voertuigen produceren daarnaast minder motorgeluid dan voertuigen met benzine of dieselmotoren en leveren zodoende ook een bijdrage aan de reductie van wegverkeersgeluid waardoor de leefbaarheid in de stad zal verbeteren en een prettiger en gezonder verblijfsgebied ontstaat.

Gelet op het bovenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de WVV 1994.

Omvang van de zone

Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de nul-emissiezone, is het aanhouden van de grenzen van de reeds bestaande milieuzone (het gebied binnen de Ring / rondweg) van groot belang. De Ring vormt een duidelijke en herkenbare grens voor alle inwoners en bezoekers wat duidelijkheid biedt voor de weggebruiker.

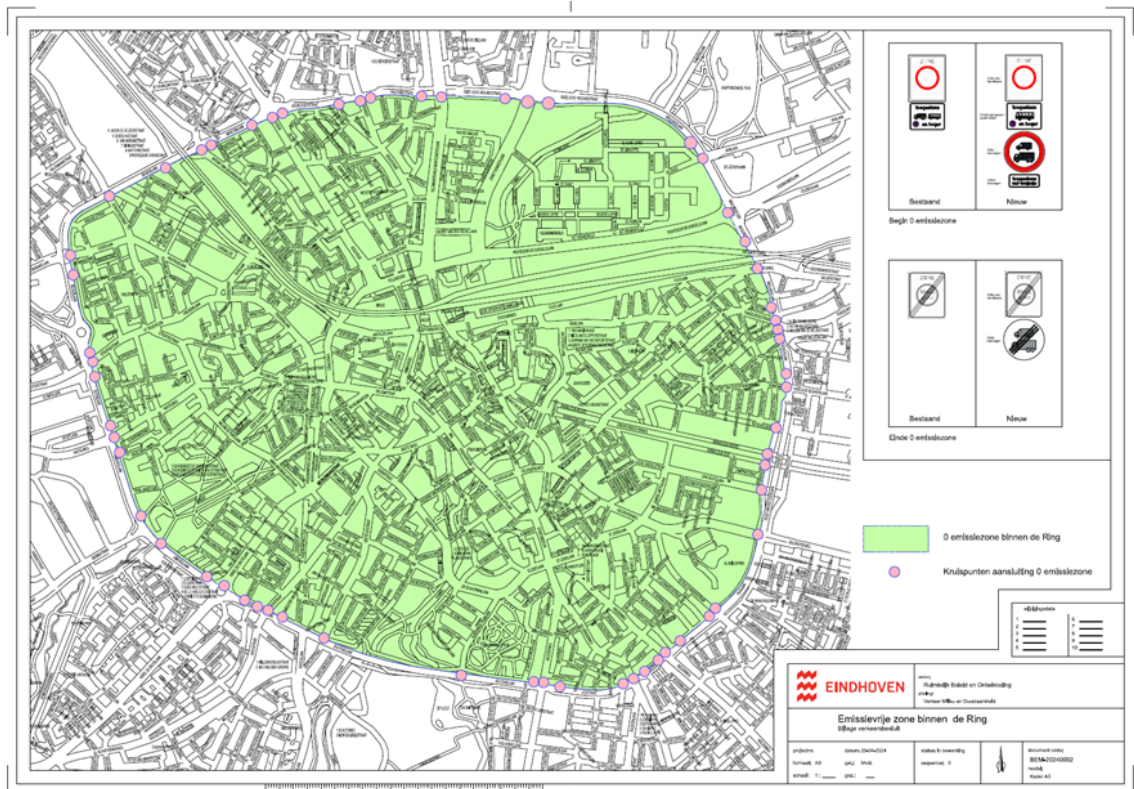
De Ring zelf valt buiten de milieuzone/nul-emissiezone. De ventwegen van de Ring aan de centrumzijde vallen in de zones, met uitzondering de ventweg ter hoogte van de Hugo van der Goeslaan en Jeroen Boschlaan.

Hiermee zijn de belangen van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers gediend, omdat er minimaal risico is op kerend verkeer door voertuigen die per ongeluk toch de zone inrijden.

De omvang van de milieuzone is bepaald bij verkeersbesluit van 15 mei 2007 en weergegeven in tekening d.d. 10 mei 2007 met nummer 65612.

Conform het besluit van raad van 16 september 2020 en overleg met bedrijvencontact de Kade zal per 1 januari 2025 ook het deel bedrijventerrein De Kade gelegen binnen de Ring onderdeel zijn van de nul-emissiezone. Dit gebied transformeert op dit moment met de grootschalige woningbouw die op dit moment in aanbouw is op de voormalige Campina locatie deels van bedrijventerrein naar woongebied. Ook laat verkeersonderzoek zien dat er substantiële aantallen vracht- en bestelvoertuigen op deze locatie de zone inkomen. Dit onderstreept het belang van maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren richting de ambitie van de WHO-norm voor luchtkwaliteit.

Het gebied van de nul-emissiezone is weergegeven op de kaart/tekening BEM-20240002 d.d. 29-4-2024 die als bijlage aan dit besluit is gehecht.



Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's geldt op grond van het RVV 1990 de volgende overgangsregeling:

Bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2028;
- Vanaf 1 januari 2028 zijn uitsluitend emissieloze bedrijfsauto's toegestaan.

Vrachtauto's

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Bakwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtauto's toegestaan.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;
2. Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;

3. Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in.

Ontheffingenbeleid

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem. Om dit te bewerkstelligen wordt een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Daarnaast is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld.

Om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen is de Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket opgesteld, die door Eindhoven op 29 augustus 2023 is ondertekend. De volgende ontheffingsmogelijkheden worden opgenomen in het geharmoniseerde ontheffingenbeleid:

- ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating 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 niet emissieloos verkrijgbaar zijn
- ontheffing voor bedrijfsauto's en vrachtauto's in particulier bezit
- dagontheffingen: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar
- ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal EUR 500,-) in verband met een handicap.
- ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden.

Daarnaast blijft het altijd mogelijk om in uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep te doen op de hardheidsclausule.

Met dit verkeersbesluit wordt tegelijk het 'Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Eindhoven 2025' vastgesteld, zodat de maatregel voor diverse doelgroepen wordt verzacht.

Algemene ontheffing als aanvulling op de landelijke wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens

Uit de vele gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en de inspraakreacties op de verschillende verkeersbesluiten van de steden die een ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone ter inzage hebben gelegd, is naar voren gekomen dat voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) de afschrijftermijn langer blijkt dan de wettelijke overgangsregeling toelaat. Dit geldt in het bijzonder voor ondernemers waarvan het voertuig niet veel kilometers maakt en daardoor een langere afschrijvingstermijn heeft, zoals dat bij kleinere niet-transport ondernemers veelal het geval is.

Inmiddels is op landelijk niveau door de UAS-partijen zoals de gemeenten en brancheorganisaties daarom gezamenlijk besloten om voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) eenmalig een aanvulling te maken op de wettelijk geldende overgangsregels. Deze aanvulling bestaat eruit dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 met een algemene ontheffing toegang hebben tot de nul-emissiezone tot 1 januari 2028.

Het college vindt het wenselijk om zich aan het landelijke standpunt te confirmeren en zal daarom deze aanvulling overnemen.

Het college is van oordeel dat er daarmee een gelijk speelveld ontstaat voor de groepen 'overige vrachtauto's' en opleggertrekkers zonder dat daarbij de prikkel om te verschonen wordt weggenomen en er ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel deels overgestapt zijn op schone niet-opleggertrekkers.

Stimulering en ondersteuning

Er zijn twee landelijke subsidieregelingen beschikbaar voor ondernemers die een nieuwe, volledig emissieloze bedrijfs- of vrachtauto kopen of leasen. Dat zijn de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET).

Om ondernemers te ondersteunen biedt de gemeente sinds 2022 MKB bedrijven en ZZP'ers actief kosteloos adviesgesprekken aan waarbij ondernemers op maat een advies krijgen over de verduurzaming van hun mobiliteit. Inmiddels hebben ruim 30 gesprekken plaatsgevonden en blijft de gemeente ook in 2024 deze mogelijkheid actief aanbieden.

Bebording

Op grond van bijlage 1 van het huidige RVV 1990 wordt de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's aangeduid met de volgende bebording:

Bord C22c: *Gesloten voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone*

Bord C22c1: *Onderbord bij bord C22c: nul-emissiezone toegankelijk voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's.*

Bord C22d: *Einde geslotenverklaring nul-emissiezone*

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het RVV 1990. Het voorgenomen besluit regelt onder andere de noodzakelijke wijzigingen aan de verkeersborden van milieu- en nul-emissiezones. Tevens om dit in de toekomst eventueel voor andere voertuigcategorieën mogelijk te maken.

Het ministerie heeft in augustus 2023 het 'Ontwerpbesluit wijziging RVV nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord' gepubliceerd met een consultatietermijn van 18 augustus 2023 tot 15 september 2023.

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

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

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

Ten aanzien van de aanduiding van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's houdt het college vooralsnog de bebording aan, die op grond van het huidige RVV 1990 mogelijk is.

Om het verkeer te wijzen op de ingestelde verkeersmaatregel, wordt de nul-emissiezone aangekondigd met vooraankondigingsborden.

Wijziging geslotenverklaring vanwege de milieuzone voor vrachtauto's met een dieselmotor

In verband met het instellen van de nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's wordt de huidige geslotenverklaring vanwege de *milieuzone* voor vrachtauto's met een dieselmotor per 1 januari 2025 opgeheven.

Handhaving

De nul-emissiezone zal worden gehandhaafd door daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren. Daarnaast wordt nader uitgewerkt op welke wijze het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recog-

nitie (ANPR) camera's de handhaving van de nul-emissiezone gaat ondersteunen. Gezien het absolute aantal voertuigen dat dagelijks de stad inrijdt en waarop de nul-emissiezone van toepassing is, is deze technische ondersteuning noodzakelijk om de belasting van de ambtelijke capaciteit bij handhaving te beperken.

Communicatie

Landelijke communicatie

Zo'n 30 gemeenten in Nederland voeren vanaf 2025 een nul-emissiezone in voor bedrijfs- en vrachtauto's. Hierop is landelijke communicatie georganiseerd vanuit de Rijksoverheid. De landelijke communicatie omvat onder andere het versturen van brieven aan alle eigenaren van voertuigen die mogelijk geraakt worden door de nieuwe regels. Hiermee is vanaf februari 2023 gestart. Ook is er een on- en offline-communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd. (www.doehetzero.nl en www.opwegnaarzes.nl/bedrijven). De lokale communicatie is daarom zo veel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid.

Lokale communicatie

Na vaststelling van de Vervolgaanpak nul emissie binnen de Ring in september 2020 is de invoering van de nul-emissiezone gecommuniceerd op de gemeentelijke website, via social media en in reguliere overleggen met belanghebbenden zoals, partners, stakeholders, regiogemeenten en branches.

Tot aan de invoering van de nul-emissiezone informeert de gemeente Eindhoven ondernemers met bedrijfs- en vrachtauto's middels brieven over de invoering van de nul-emissiezone en volgt een campagne gericht op MKB ondernemers waarbij de mogelijkheid voor maatwerk advies gesprekken wordt benadrukt. Speciale aandacht is er voor bedrijventerrein De Kade welke als bedrijvenlocatie deels is gelegen binnen de nul-emissiezone. Na het invoeren van de nul-emissiezone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en krijgen ze geen boete.

Belangenafweging

In het voortraject is er op verschillende momenten met partijen overleg geweest over de aankondiging en voorbereiding van de nul-emissiezone. Via de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zijn ondernemers-, branche- en belangenorganisaties mede namens onder andere TLN, Evofenedex, RAI vereniging, BOVAG, stichting natuur en milieu, MKB Infra en Techniek Nederland mede ondertekenaar van de afspraken. Lokaal heeft in reguliere overleggen met stakeholders overleg plaatsgevonden en zijn tevens via de green deal stadslogistiek en de mobiliteitsdeal binnenstad specifieke afspraken gemaakt met stakeholders in de stad gericht op de invoering van de nul-emissiezone.

Overstappen op elektrische voertuigen kan een aanzienlijke investering vergen voor bedrijven en voertuigen eigenaren. Ook kan het tijd kosten voordat er voldoende en soms ook geschikte elektrische bedrijfs- en vrachtwagens op de markt zijn en voordat bedrijven hun huidige voertuigen kunnen vervangen.

De hierboven genoemde mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Eindhoven en daarmee het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid enerzijds en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat anderzijds.

Het college prevaleert deze milieu-, gezondheids- en klimaatbelangen boven het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en andere nadelige algemene economische gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden.

Daarbij wijst het college op de landelijke overgangsregelingen, de landelijke vrijstellingen en het geharmoniseerde en eventueel lokaal aanvullende ontheffingenbeleid en tevens de landelijke subsidieregelingen en lokale adviesgesprekken om ondernemers te ondersteunen. Hiermee is naar het oordeel van het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarbij rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de nadelige gevolgen van de nul-emissiezone.

Mogelijke nadelige gevolgen van deze verkeersmaatregelen zijn niet onevenredig in verhouding tot de met dit verkeersbesluit te dienen doelen (artikel 3:4, lid 2, van de Awb).

Besluit

Het college besluit:

1. een nul-emissiezone in te voeren door een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen in te stellen door middel van het plaatsen van de borden model C22c met onderbord C22c1 en borden model C22d volgens bijlage 1 van het RVV 1990;
2. tot toepassing van onder 1 genoemde geslotenverklaring op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied; deze kaart (Bijlage 1) maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;
3. tot opheffing van de geslotenverklaring vanwege de milieuzone voor vrachtauto's met een dieselmotor door middel van het verwijderen van de onderborden model C22a9 en het plaatsen van de onderborden model C22a7 onder de reeds geplaatste borden model C22a volgens bijlage 1 van het RVV 1990;
4. te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet oplegger-trekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing;
5. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2025;
6. dat dit besluit wordt aangehaald als "Verkeersbesluit nul-emissiezone Eindhoven 2025"

Eindhoven, 28 mei 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris,

Bijlagen:

1. Verkeerstekening/kaart BEM-20240002 d.d. 19 april 2024
2. Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-verkeersbesluiten nul-emissiezone en milieuzone d.d.19 mei 2024

Beroepsmogelijkheid

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na datum publicatie in het gemeenteblad een gemotiveerd beroepschrift indienen bij de Rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch.

Heeft u een spoedeisend belang? Het beroepschrift houdt de werking van het besluit niet tegen. U kunt naast het beroepschrift de voorzieningenrechter vragen om een voorlopige voorziening. Richt uw verzoek aan de Rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch.