

Verkeersbesluit voor een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in de binnenstad van Nijmegen aan Hof van Holland en Campus Heijendaal te Nijmegen

D240724347

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

Overwegende,

dat het Rijk, bedrijfsleven en diverse gemeenten reeds vanaf 2006 stappen ondernemen ter vermindering van de uitstoot van (vracht)verkeer in binnensteden en zodoende verbetering van de luchtkwaliteit;

dat de gemeente Nijmegen in 2006 het landelijke Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering heeft ondertekend om te komen tot een (aanzienlijke) verbetering van zowel de leefbaarheid in het stedelijk milieu, als een (aanzienlijke) verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van het omgevingslawaai;

dat hiermee wordt beoogd de door emissies van vrachtauto's veroorzaakte geluidsoverlast te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen ter verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid en het versterken van een prettiger verblijfsgebied;

dat op 21 november 2014 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (hierna: ZES) is gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten, waaronder Nijmegen;

dat op 9 februari 2021 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, welke de uitgangspunten en afspraken voor zero-emissiezones voor stadslogistiek bevat, is ondertekend door het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten, waaronder Nijmegen;

dat het doel van de ZES is om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van het stadsverkeer te minimaliseren en daarnaast door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast te beperken;

dat deze Green Deal past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek;

dat deze Green Deal als eerste doel heeft dat partijen gezamenlijk, ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken, activiteiten gaan ontplooien en opschalen om de beweging richting ZES te versnellen;

dat de beweging richting nul-emissie stadslogistiek onderdeel uitmaakt van het gesloten Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen;

dat het door de gemeente Nijmegen mede ondertekende Klimaatakkoord van 28 juni 2019 inzet op het vanaf 2025 invoeren van nul-emissiezones voor goederenvervoer in 30-40 gemeenten van Nederland, de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek (verder in dit besluit nul-emissiezones genoemd);

dat dit gebeurt met het instellen van middelgrote nul-emissiezones voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten in Nederland, vanaf 2025;

dat deze afspraken een belangrijke aanjager zijn voor emissieloos transport in Nederland in 2050;

dat in het "besluit harmonisatie nul-emissiezones" van 29 oktober 2019 het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het Kentekenreglement per 1 januari 2020 gewijzigd zijn (Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019);

dat deze wijziging onder andere betrekking heeft op de juridische vaststelling van nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's;

dat de wijziging voorziet in een landelijke uniforme regeling en tevens in uniforme bebording ter aanduiding van nul-emissiezones zodat deze voor bestuurders herkenbaar en duidelijk zijn;

dat de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone moet worden aangegeven met verkeersbord C22c van bijlage 1 van het RVV 1990 en deze van toepassing is op emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's;

dat volgens artikel 86c van het RVV 1990 een emissieloos voertuig een voertuig is zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z);

dat de nul-emissiezone een ruimtelijk begrensd gebied is waar door het plaatsen van bord C22c van bijlage 1 van het RVV 1990 bedrijfs- en vrachtauto's uit dit gebied worden geweerd, waarbij een uitzondering wordt gemaakt voor emissieloze voertuigen;

dat zowel het Rijk als provincie Gelderland ambities hebben vastgelegd op het gebied van emissieloze Stadslogistiek;

dat in het Bestuurlijk Overleg-Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) in 2019 is afgesproken dat in de provincie Gelderland en Overijssel toegewerkt wordt naar het instellen van 7 nul-emissiezones Stadslogistiek in gemeenten en dat de provincie gemeenten hierbij ondersteunt;

dat de gemeente Nijmegen deelneemt aan het realiseren van deze afspraak;

dat de gemeente Nijmegen op 13 januari 2020 het 'Schone lucht Akkoord' (SLA) mede heeft ondertekend;

dat de deelnemende partijen aan dit akkoord samen streven naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016;

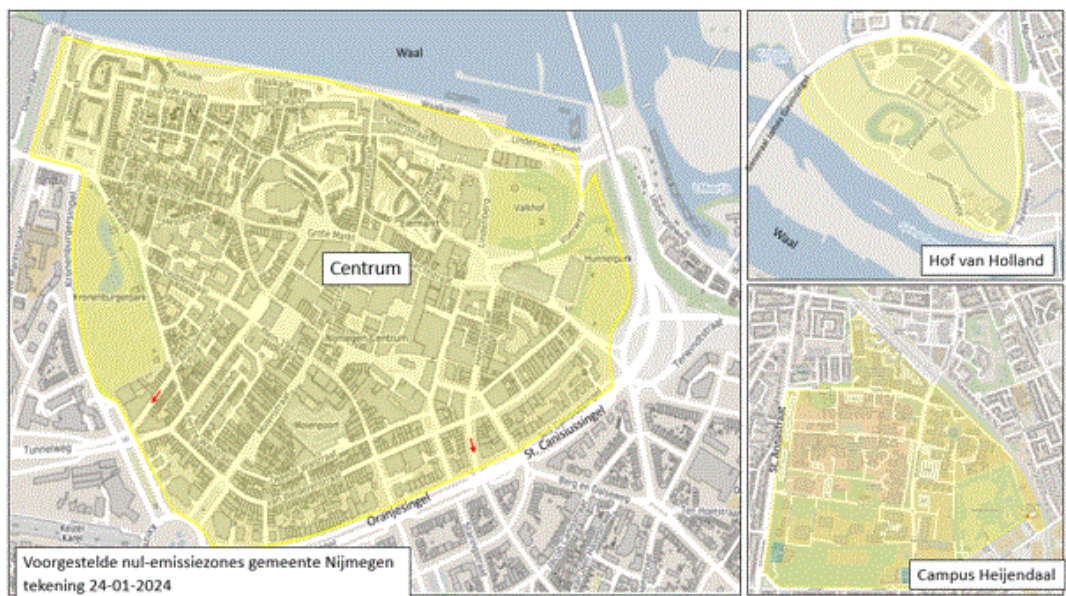
dat invoering van de nul-emissiezone past binnen de beleidsdoelstellingen van gemeente Nijmegen op het gebied van duurzaamheid en groen evenals binnen de doelstelling van de ZES;

dat de gemeenteraad van Nijmegen op 23 september 2020 een besluit heeft genomen een nul-emissiezone voor Stadslogistiek in te stellen per 1 januari 2025;

dat de gemeente Nijmegen daarmee de klimaatdoelen onderschrijft en wil bijdragen aan een schonere lucht, minder uitstoot van CO2 en minder geluidsoverlast door stadslogistiek schoner en duurzamer te maken;

dat hiermee tevens wordt beoogd de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de stad te verbeteren;

dat als onderdeel van dat besluit onder anderen het uitvoeringsprogramma "Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit" is vastgesteld en de ambitie is vastgelegd om de nul-emissiezone zone per 1 januari 2025 in te voeren voor de binnenstad "binnen de singels", de nieuw te ontwikkelen buurt Hof van Holland en het gebied dat we in dit besluit omschrijven als Campus Heijendaal;



Dit is de tekening die met het ontwerp-verkeersbesluit ter inzage heeft gelegen. De contouren van de zones zijn gelijk gebleven behalve een kleine aanpassing bij Hof van Holland. Hierop wordt verderop in dit besluit ingegaan.

dat de drie hierboven aangeduide zones worden omsloten door de volgende straten:

Binnenstad

Oranjesingel - St. Canisiussingel - keizer Traianusplein - St. Titussingel - rivier de Waal - spoorlijn Nijmegen-Arnhem - Lange Hezelstraat - Kronenburgersingel - Nassausingel - Keizer Karelplein

Campus Heijendaal

Kapittelweg - Laan van Scheut - Verlengde Groenestraat (t/m Heyendaalseweg) - spoorlijn Nijmegen-Venlo - d'Almarasweg (uitgezonderd sportpark) - Kwekerijweg -Houtlaan - St. Annastraat

Hof van Holland

Generaal James Gavinsingel - Graaf Alardsingel - spoorlijn Nijmegen-Arnhem - Spiegelwaal

dat evenals in andere steden in Nederland ook in Nijmegen het centrumgebied is gekozen als gebied waar een nul-emissiezone voor stadslogistiek bijdraagt aan het verminderen van de verkeersuitstoot;

dat voor Campus Heijendaal geldt dat hier al diverse initiatieven zijn waarop kan worden voortgebouwd en dat alle stakeholders via Duurzaam Bereikbaar Heijendaal al intensief samenwerken op het gebied van duurzame mobiliteit en logistiek;

dat voor Hof van Holland geldt dat dit gebied als onderdeel van het stadscentrum wordt ontwikkeld (uitgangspunt in Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040) en dat daarmee eenzelfde verkeersregime passend is;

dat voor wat betreft Campus Heijendaal mede op basis van een omgevings- en kosten/batenanalyse door Buck Consultants International de meest geschikte afbakening van de zone is bepaald en werd vastgesteld dat deze leidt tot voldoende maatschappelijke baten;

dat bij de begrenzing van de nul-emissiezones rekening is gehouden met de mogelijkheid dat verkeersdeelnemers hierop bij het kiezen van hun route kunnen anticiperen;

dat het hoofdwegennetwerk van Nijmegen buiten de nul-emissiezone valt, zodat verkeer dat geen bestemming binnen de zone heeft niet wordt belemmerd;

dat voorts wie niet over een schoon voertuig beschikt, in bepaalde gevallen, voor de bevoorrading gebruik kan maken van logistieke hubs aan de rand van de stad;

dat het college in 2018 coalitieakkoord "Nijmegen: samen vooruit" heeft gesloten en hierin als een van de 4 opgaven is opgenomen dat de stad duurzamer moet worden;

dat het college in 2022 coalitieakkoord "Ons Nijmegen, Stad van Iedereen" heeft gesloten waarin wordt verwezen naar het realiseren van nul-emissiezones voor stadslogistiek in het stadscentrum, Hof van Holland en Campus Heijendaal;

dat het in het akkoord logisch wordt gevonden om voor deze zones in de planning aansluiting te zoeken bij het landelijk beleid;

dat voorts is opgenomen dat het college zich inzet voor kleine ondernemers uit het midden- en klein bedrijf (MKB) die in de gebieden wonen, werken of daar veel moeten zijn zodat zij de omslag kunnen maken naar schoner vervoer zonder onevenredige schade aan hun bedrijfsvoering;

dat met het aanwijzen van nul-emissiezones voor stadslogistiek voorts wordt bijgedragen aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040 (vastgesteld op 28 oktober 2020);

dat dit bovendien aansluit op de uitgangspunten opgenomen in Ambitiedocument Nijmegen Goed op Weg 2019 – 2030;

dat het ook past binnen de doelstellingen voor het verbeteren van de Luchtkwaliteit in Nijmegen en het bovendien raakvlakken heeft met de visie achter het Programma Slim en Schoon Onderweg van de Regio Arnhem-Nijmegen;

dat nul-emissiezones voor stadslogistiek ook passen binnen de visie van het samenwerkingsverband Duurzaam Bereikbaar Heijendaal waarin gewerkt wordt aan duurzame bereikbaarheid van de campus;

dat het daarnaast ook aansluit op de lokale energietransitie in Nijmegen;

Onderzoek en effecten

dat het invoeren van de nul-emissiezone een noodzakelijk en geschikt instrument is om het doel van de ZES om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van het stadsverkeer sterk te reduceren en daarnaast een beperking van door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast te bereiken;

dat de invoering van de nul-emissiezone per 1 januari 2025 betekent dat nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's die ná 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet, uitstootvrij moeten zijn in de nul-emissiezone;

dat het invoeren van de nul-emissiezones gevolgen heeft voor het logistieke verkeer;

dat doorgaand bestel- en vrachtverkeer de nul-emissiezones zal mijden en andere routes zal kiezen in geval voor ondernemers “het omrijdeffect” gunstiger is dan de aanschaf van een elektrisch voertuig;

dat daarnaast bestel- en vrachtverkeer met bestemming binnen de nul-emissiezones over zal gaan op schonere voertuigen;

dat dit in beide gevallen leefbaarheidseffecten heeft, zoals op CO₂-emissie, luchtkwaliteit en geluid;

dat de gemeente onderzoeken heeft laten uitvoeren naar de effecten en de haalbaarheid van verschillende varianten en scenario's voor de invoering van een nul-emissiezone in Nijmegen;

dat hiermee wordt beoogd inzicht te krijgen in de effecten voor verkeer, CO₂-uitstoot en leefbaarheid als gevolg van het instellen van de nul-emissiezones;

dat de leefbaarheids- en verkeerskundige effecten als gevolg van de invoering van de nul-emissiezones in beeld zijn gebracht;

dat hiertoe in de periode 2019-2021 de volgende rapporten zijn uitgebracht:

- Nul-emissiezone Stadslogistiek 2025 Effectstudie, gemeenten Arnhem, Ede, Nijmegen d.d. 9 maart 2019
- Collectief Implementatieplan Nul Emissie zone stadslogistiek Arnhem, Ede, Nijmegen d.d. 9 maart 2020
- Haalbaarheid Zero Emissie zone Stadslogistiek Campus Heijendaal Eindrapport (inclusief rapport Resultaten op hoofdlijnen samengevat) d.d. 9 juli 2021

dat uit de onderzoeken naar voren komt dat een nul-emissiezone voor stadsdistributie voor het centrumgebied de beste balans tussen verbetering van de luchtkwaliteit, kosten, en impact voor bewoners en bedrijven geeft;

dat onder meer geconcludeerd wordt dat voor wat betreft het centrumgebied in Nijmegen een nul-emissiezone tot belangrijke collectieve baten op het gebied van milieu en klimaat leidt;

dat het voorts kansrijk wordt geacht en ook wordt aanbevolen de gebieden Campus Heijendaal en Hof van Holland mee te nemen bij de verdere uitwerking van nul-emissiezones;

dat Hof van Holland hierbij wordt beschouwd als (toekomstig) onderdeel van het centrumgebied;

dat invoering van een nul-emissiezone op Campus Heijendaal volgens het haalbaarheidsonderzoek d.d. 8 juli 2021 haalbaar is en leidt tot voldoende maatschappelijke baten om investering hierin te rechtvaardigen;

dat het om verder bij te dragen aan een zorgvuldige voorbereiding en motivering van de besluitvorming over de instelling van nul-emissiezones gewenst is om te kunnen beschikken over meer specifieke en meer actuele onderzoeksgegevens dan de informatie waarvan in de eerder uitgevoerde onderzoeken is uitgegaan;

dat in verband hiermee opdracht is gegeven om aanvullend onderzoek te verrichten naar de effecten van het instellen van de nul-emissiezones;

dat dit ertoe heeft geleid dat de hierboven genoemde onderzoeken zijn geactualiseerd;

dat deze actualisatie is opgenomen in onderzoeksrapport Effectenstudie zero-emissiezones Nijmegen – eindrapportage d.d. 9 februari 2024;

dat dit rapport onderdeel is van de bijlagen die bij dit verkeersbesluit zijn gevoegd;

dat in het rapport wordt ingegaan op de omvang van het bestel- en vrachtverkeer van en naar de drie beoogde nul-emissiezones, de effecten voor CO₂-emissie zijn beschreven en de verkeerskundige effecten van de nul-emissiezones inzichtelijk zijn gemaakt;

dat ook het effect van nul-emissiezones op de geluid- en luchtkwaliteit in het rapport wordt aangegeven;

dat de buurt Hof van Holland in ontwikkeling is en er nog geen telgegevens beschikbaar zijn om de hoeveelheid bestel- en vrachtverkeer inzichtelijk te maken;

dat daarom een inschatting is gemaakt van het verwachte logistiek verkeer met een bestemming in de toekomstige zero-emissiezone van Hof van Holland, uitgaande van de situatie dat hier geen nul-emissiezone ingesteld zou worden;

dat onder meer op basis hiervan het effect is berekend van de invoering van de nul-emissiezone voor de buurt Hof van Holland;

dat de belangrijkste conclusies over de te verwachten effecten van de invoering van de nul-emissiezones in het onderzoeksrapport d.d. 9 februari 2024 er samengevat als volgt uitzien:

Effecten op CO₂, luchtkwaliteit en geluid

- de invoering van de nul-emissiezones in de binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland leidt ten opzichte van de situatie zonder nul-emissiezone 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;
- de CO₂-emissiereductie door bestel- en vrachtverkeer in de gehele gemeente Nijmegen als gevolg van de invoering van de drie nul-emissiezones bedraagt circa 1,3% ten opzichte van de totale CO₂-emissie van motorvoertuigbewegingen in de hele gemeente en leidt tot een dagelijkse CO₂-besparing van 8.468 kg;
- de invoering van de drie nul-emissiezones leidt tot een relatief beperkte verbetering van de luchtkwaliteit binnen de nul-emissiezones. Dit komt doordat de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia al aanzienlijk verbeterd is en doordat voertuigemissies steeds lager worden, als gevolg van een steeds schoner wordend wagenpark; De berekende effecten zijn berekend ten opzichte van de situatie in het jaar 2030, waarin het wagenpark al schoner geworden is. De verbetering van de luchtkwaliteit in het jaar 2030 is daardoor relatief gezien lager.
- de invoering van de nul-emissiezones in de binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland leidt ten opzichte van de situatie zonder nul-emissiezone tot een relatieve NO_x-emissiereductie door bestel- en vrachtverkeer van respectievelijk 20%, 41% en 19% ten opzichte van de totale NO_x-emissie van motorvoertuigbewegingen binnen de zones. De invoering van de zones draagt daarmee bij aan de doelstelling uit het uitvoeringsprogramma "Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit" van de gemeente Nijmegen en daarmee ook aan de doelstelling van het landelijke 'Schone Lucht Akkoord' (SLA).
- bij lage rijsnelheden (≤30 km/u) kan het motorgeluid overheersend zijn ten opzichte van het bandengeluid. Voor het gebied binnen de zone zal het geluid van vracht- en bestelverkeer dan ook afnemen. Dit draagt bij aan een positieve beleving van bewoners en van bezoekers van de zones;
- de effecten van de invoering van de nul-emissiezones zijn in lijn met de aantrekkelijkheids- en duurzaamheidsambities in het Ambitiedocument mobiliteit 2019- 2030;

Effecten op alternatieve routes doorgaand bestel- en vrachtverkeer

- als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone in Campus Heijendaal zal doorgaand bestel- en vrachtverkeer binnen de zone een nieuwe route nemen;
- dit verkeer verspreidt zich over verschillende alternatieve wegen, waaronder de St. Annastraat en de Groesbeekseweg;
- de absolute toenames op de wegen buiten de nul-emissiezones zijn beperkt. Verwacht wordt dat het omrijdend verkeer vervalt in het bestaande verkeersbeeld doordat schommelingen over de dagen van de week op deze verkeersaders groter zijn;
- als gevolg van omrijdend bestel- en vrachtverkeer bij Campus Heijendaal is er geen significante toename van geluid (+0,4 dB) op deze omrijdroutes;

Potentieel effect nul-emissiezone met aanvullend beleid

- als gevolg van de invoering van de nul-emissiezones zal bevoorradingsverkeer in deze zones in 2030 emissievrij zijn. 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 of minder voertuigen leidt tot verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid en draagt bij aan de beleving in de zones;
- de effecten voor lucht en geluid worden versterkt indien goederen gebundeld en met minder of lichte voertuigen geleverd worden. Hiervoor is het nodig om een overslagpunt voor goederen in te richten;

Berekening CO₂-emissie

Met behulp van deze cijfers in tabel B1.1 en de onderliggende verhoudingen van de CO₂- uitstoot en de aantal ritten voor bestel- en vrachtverkeer is het mogelijk een inschatting te maken voor de CO₂-emissies van bestelverkeer voor de drie zero-emissiezones. De berekening is als volgt:

$(\text{CO}_2 \text{ vrachtverkeer} / \text{vrachtritten per dag}) * \text{CO}_2\text{-verhouding bij bestelvoertuig} * \text{bestelritten per dag}$

Hierna is de binnenstad als voorbeeld gegeven:

$(153.048 / 266) * 0,145 * 1.457 = 121.698 \text{ CO}_2 \text{ g/etmaal bestelverkeer (of 121,7 kg)}$

CO ₂ -berekening van bestelverkeer binnen de 3 ZEZ			
Stappen	Binnenstad	Campus Heijendaal	Hof van Holland
1. CO ₂ vrachtverkeer (verkeersmodel) (g/etmaal)	153.048	24.104	45.803
2. Ritten per dag vrachtverkeer (bron/berekend)	266	46	97
3. CO ₂ -uitstoot verhouding per bestelvoertuig (RIVM)	0,145	0,145	0,145
4. Ritten per dag bestelverkeer (bron/berekend)	1.457	86	196
5. CO ₂ -uitstoot bestelverkeer (g/etmaal)	121.698	6.528	13.420

Tabel B1.1: CO₂-berekening van bestelverkeer binnen de 3 zero-emissiezones

Milieukosten

gebied	NOx-emissiebesparing vrachtverkeer		
binnenstad	20,1 %	(0,45 kg)	(4.900 €)
Hof van Holland	19,3 %	(0,13 kg)	(1.462 €)
Campus Heijendaal	41,6 %	(1,1 kg)	(12.485 €)
gemeente (binnen bebouwde kom)	3,7 %	(14,3 kg)	(156.227€)
gemeente (buiten bebouwde kom)	0,8 %	(4 kg)	(43.883 €)

Tabel B2.1: NOx-emissiebesparing (kg/etmaal) en NOx-milieukosten (euro/jaar) per gebied ten opzichte van het totaal aan motorvoertuigbewegingen als gevolg van de invoering van de drie zero-emissiezones.

gebied	PM10-emissiebesparing vrachtverkeer		
binnenstad	9,6 %	(0,034 kg)	(860 €)
Hof van Holland	9 %	(0,01 kg)	(253 €)
Campus Heijendaal	23,3 %	(0,1 kg)	(2.454 €)
gemeente (binnen bebouwde kom)	2 %	(1,24 kg)	(31.289 €)
gemeente (buiten bebouwde kom)	0,7 %	(0,33 kg)	(8.398 €)

Tabel B2.2: PM10-emissiebesparing (kg/etmaal) en PM10-milieukosten (euro/jaar) per gebied ten opzichte van het totaal aan motorvoertuigbewegingen als gevolg van de invoering van de drie zero-emissiezones.

Vrijstelling/ontheffing

dat de gemeente Nijmegen de landelijke lijn over de exacte spelregels van het invoeren van een nul-emissiezone volgt en zij zich conformeert aan de afspraken volgend op de landelijke harmonisatie van de Milieuzones en nul-emissiezones;

dat de Rijksoverheid er waarde aan hecht om de nul-emissiezones in Nederland zo in te voeren dat ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bedrijfs- en vrachtauto;

dat daarom per 1 juli 2023 in artikel 86e van het RVV 1990, gepubliceerd in Staatsblad 2023 nummer 241, de volgende overgangsregelingen en vrijstellingen zijn opgenomen:

- Bedrijfsauto's emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de nul-emissiezone;
- Bedrijfsauto's emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de nul-emissiezone;
- Opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating hebben vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2030 toegang tot de nul-emissiezone;
- Overige vrachtauto's emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 tot 1 januari 2030 hebben toegang tot de nul-emissiezone;
- Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder, voor rolstoelen toegankelijke voertuigen en vrachtauto's met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF en met een datum van eerste toelating tot dertien jaar oud tot 1 januari 2030 hebben toegang tot de nul-emissiezone

dat om nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten er uitzonderingen op de beoogde maatregel mogelijk moeten zijn en derhalve voor specifieke groepen en voertuigtypes ontheffingen en vrijstellingen worden verleend;

dat voor de nul-emissiezone wordt uitgegaan van het landelijk vrijstellingenkader dat met het RVV 1990 wordt vastgelegd, maar door de gemeente daarnaast beleid op maat kan worden ontwikkeld voor lokale ontheffingverlening;

dat een landelijk Centraal Loket wordt ingericht voor het verlenen van ontheffingen voor bedrijfs- en vrachtauto's;

dat de gemeente Nijmegen op 20 juni 2023 een B&W intentie-besluit heeft genomen om de ontheffingverlening voor de nul-emissiezones voor Stadslogistiek via het landelijke Centraal Loket te laten lopen;

dat binnen deze nul-emissiezones in de periode van 2025-2030 een toelatingsbeleid voor bedrijfs- en vrachtauto's zal worden gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen;

dat de gemeente Nijmegen beleidsregels voor ontheffingverlening heeft vastgesteld die in lijn zijn met de landelijke voor het Centraal Loket;

dat hiernaar gehandeld wordt bij het verlenen van verschillende vormen van ontheffingen, hieronder nader genoemd:

- maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of hoger / e.v.t zonder ondergrens;
- maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor vrachtauto's met emissieklasse 5 / e.v.t. zonder ondergrens;
- 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 in verband met dreigend faillissement;
- ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- ontheffing vanwege niet verkrijgbare uitstootvrije voertuigen;
- ontheffing vanwege particulier bezit;
- ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal EUR 500,-) in verband met een handicap;

dat om in bepaalde gevallen maatwerk te kunnen leveren de beleidsregels onder meer voorzien in een ontheffing op basis van een hardheidsclausule;

dat de mogelijkheid bestaat om lokaal aanvullende ontheffingsmogelijkheden vast te stellen waarbij voor Nijmegen de volgende lokale ontheffingen gelden:

- ontheffing voor vergunninghouders markt- en standplaatsen;
- ontheffing voor kermisvoertuigen in verband met evenement.

communicatie

dat er landelijk via de media al enige tijd aandacht wordt besteed aan het onderwerp nul-emissiezones voor stadslogistiek;

dat er voor wat betreft Nijmegen vanaf 2023 actiever wordt gecommuniceerd over de invoering van nul-emissiezones via een informatiecampagne waarbij een aantal "koplopers" aan het woord is gelaten over de overstap naar alternatieve methodes van vervoer;

dat hierover in 2023 informatie is gepubliceerd via websites, social media, op straat (abri's) en in nieuws- en vakbladen;

dat om ondernemers ook persoonlijk te informeren en helpen er sinds 1 maart 2023 specifiek voor de overgang naar nul-emissie een adviseur (ZE-adviseur) is aangesteld die bedrijven informatie verstrekt en vragen die bij het loket binnenkomen beantwoordt;

dat in juni 2023 een brief is gestuurd naar alle eigenaren van in Nijmegen geregistreerde bedrijfsvoertuigen met daarin informatie over nul-emissiezones en hierin ook de mogelijkheid om eerder genoemde ZE-adviseur te raadplegen is opgenomen;

dat de informatiecampagne in 2024 doorloopt en ook de ZE-adviseur beschikbaar blijft voor het verstrekken van informatie, adviezen en het beantwoorden van vragen;

dat er in februari 2024 2 webinars hebben plaatsgevonden met informatie over de nul-emissiezones en over het ontwerp-verkeersbesluit dat toen ter inzage lag;

dat omdat de invoering van nul-emissiezones niet alleen voor bedrijven, maar ook voor inwoners van gemeente Nijmegen gevolgen kunnen hebben ook deze doelgroep actief wordt meegenomen in de informatievoorziening;

flankerende maatregelen

dat de invoering van deze nul-emissiezones past in een breder pakket van maatregelen om de uitstoot van wegverkeer te verminderen in de periode tot 2030;

dat deze flankerende maatregelen onder meer kunnen bestaan uit het realiseren van openbare laadinfrastructuur behoeve van bestelvoertuigen in de wijken, waterstofvulpunten en het bieden van subsidiemogelijkheden voor laadinfrastructuur bij bedrijven;

dat daarnaast om de uitstoot van het wegverkeer te verminderen wordt ingezet op het plaatsen en opschalen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte in het kader van de transitie naar elektrisch vervoer in de stad Nijmegen en er ook deelmobiliteit (auto, scooter, fiets) wordt aangeboden;

dat verder het maatregelenprogramma "Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit" nog voorziet in maatregelen als het weren van brommers en snorfietsen met verbrandingsmotor, slimme stadslogistiek door het efficiënt bundelen van goederen via logistieke knooppunten (hubs) en maatregelen gericht op het verminderen van uitstoot door binnenvaart, huishoudens (houtstook), industrie en bouwmachines;

belangen/juridische grondslag

dat de invoering van de nul-emissiezones in de binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland leidt, ten opzichte van de situatie zonder nul-emissiezone, tot een relatieve NOx-emissiereductie door bestel- en vrachtverkeer van respectievelijk 20%, 41% en 19% ten opzichte van de totale NOx-emissie van motorvoertuigbewegingen binnen de zones;

dat de invoering van de zones daarmee bijdraagt aan de doelstelling uit het uitvoeringsprogramma "Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit" van de gemeente Nijmegen en daarmee ook aan de doelstelling van het landelijke 'Schone Lucht Akkoord' (SLA);

dat gelet op het voorgaande de nul-emissiezones bijdragen aan het verminderen van emissies van door vrachtauto's veroorzaakte geluidsoverlast en aan het verlagen van de uitstoot van schadelijke stoffen ter verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid en het versterken van een prettiger verblijfsgebied;

dat naast het effect op de luchtkwaliteit de nul-emissiezone ook past binnen de lokale energietransitie in Nijmegen en deze bovendien onderdeel is van een ruim traject van maatregelen met als doel de uitstoot van het wegverkeer te verminderen;

dat de door de gemeente beoogde nul-emissiezone in lijn is met het tijdelijk landelijk besluit harmonisatie milieuzones en daardoor de maatregel qua opzet gelijk is aan die in andere deelnemende gemeenten;

dat op basis van de onderzoeksrapportages het invoeren van nul-emissiezones in het stadscentrum, Campus Heijendaal en buurt Hof van Holland, ten opzichte van de situatie zonder nul-emissiezones, zullen leiden tot een relatieve emissiereductie door bestel- en vrachtverkeer, van respectievelijk 10%, 1% en 7% binnen de zones;

dat gelet op de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken invoering van de nul-emissiezones bijdraagt aan het halen van de klimaatdoelstellingen uit het nationaal Klimaatakkoord

dat de maatregel anderzijds potentieel gevolgen heeft voor de mobiliteit en bereikbaarheid van diverse bewoners en ondernemers binnen Nijmegen die afhankelijk zijn van bedrijfs- of vrachtvoertuigen in de vastgestelde nul-emissiezones;

dat gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 de verkeersmaatregelen in dit besluit strekken tot:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer
- het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik;

dat voor het college de milieu- en gezondheidsbelangen die met dit besluit worden gediend zwaarder wegen dan 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;

dat de mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nijmegen en het daarmee tegengaan van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, met name voor kwetsbare groepen in onze maatschappij, en tevens het terugdringen van de CO₂-uitstoot;

dat er nationale subsidies zoals SEBA en AanZet beschikbaar zijn om ondernemers financieel tegemoet te komen bij de aanschaf van uitstootvrije voertuigen en dat naast nationale subsidie ook fiscaal voordelen zijn middels de milieu-investeringsaftrek (MIA0 en willekeurige afschrijvingen milieu-investeringen (VAMIL)

dat daarnaast landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies zoals hierboven beschreven, maken dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen;

dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het verwijderen of plaatsen van de verkeersborden C22a en C22c van bijlage 1 van het RVV 1990, een verkeersbesluit is vereist;

zienswijzen

dat dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht waarbij een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling gedurende zes weken na bekendmaking van het ontwerp-verkeersbesluit in het Gemeenteblad d.d. 15 februari 2024 nr. 72011 zienswijzen kon indienen;

dat het bijdraagt aan een zorgvuldige voorbereiding van het te nemen verkeersbesluit dat eenieder in de gelegenheid wordt gesteld om zienswijzen hierover kenbaar te maken;

dat er binnen de genoemde termijn van 6 weken 232 zienswijzen zijn ontvangen;

dat de ingebrachte zienswijzen zijn samengevat en per doelgroep en/of onderwerp zijn gebundeld in de Notitie Zienswijzen zero-emissiezone stadslogistiek d.d. 10 september 2024;

dat deze notitie als bijlage deel uitmaakt van het Verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's binnenstad Nijmegen, Hof van Holland en Campus Heijendaal;

dat per onderdeel een samenvatting is gegeven van de ingediende zienswijzen die over het betreffende onderwerp of de betreffende doelgroep gaan;

dat daarop vervolgens een reactie is gegeven en tevens is vermeld of dit aanleiding is voor aanpassing van het ontwerp-verkeersbesluit of van het ontheffingenbeleid;

dat zienswijzen die niet relevant bleken te zijn voor het ontwerp-verkeersbesluit/ontheffingenbeleid zijn verzameld en doorgestuurd naar de afdeling die verantwoordelijk is voor het specifieke onderwerp;

Ontheffingenbeleid

Laadinfrastructuur/Netcongestie en Ambulante handel

dat de zienswijzen met betrekking tot "Laadinfrastructuur/Netcongestie" en "Ambulante handel" tot de volgende wijzigingen in het ontheffingenbeleid hebben 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.

dat op deze wijze tegemoet kan worden gekomen aan de zorgen die in zienswijzen zijn geuit over Laadinfrastructuur/netcongestie en over de zorgen die zijn ingebracht vanuit de doelgroep ambulante handelaren met een marktplaats- of standplaatsvergunning voor de locatie centrum;

Kermisexploitanten

dat via meerdere zienswijzen kermisexploitanten de wens hebben uitgesproken dat een generieke maatregel of ontheffing toegekend wordt aan alle voertuigen van kermisbedrijfshouders, bij voorkeur tot na 2030;

dat daarnaast op 3 juli 2024 de motie "Zwieren zwaaien zonder zero-emissie zorgen" is aangenomen door de gemeenteraad en dit aanleiding is geweest om als lokale ontheffing op te nemen dat gemeente Nijmegen ontheffing kan verlenen voor kermisexploitanten in Nijmegen die niet voldoen aan de eisen van de zero-emissiezones, met de aantekening dat deze ontheffing tot uiterlijk 1 januari 2030 verleend kan worden;

dat met zo'n ontheffing kermisexploitanten die in verband met een evenement in Nijmegen zijn met voertuigen die niet voldoen aan de eisen van de nul-emissiezones tot 2030 toegang krijgen tot deze zones;

dat er voor het overige naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen geen wijzigingen plaatsvinden in het ontheffingenbeleid nul- emissiezone Gemeente Nijmegen;

Verkeersbesluit

Hof van Holland

dat in het onderhavige verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's binnenstad Nijmegen, Hof van Holland en Campus Heijendaal voor wat betreft Hof van Holland de begrenzing van de nul-emissiezone iets afwijkt van de grens die werd gehanteerd in het ontwerp-verkeersbesluit;

dat dit een kleine correctie betreft ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit waarin de begrenzing niet geheel in overeenstemming was met eerdere afspraken over de afbakening van de nul-emissiezone in dit gebied;

Campus Heijendaal

dat er voorts in zienswijzen is aangegeven dat ongewenst laad- en losgedrag aan de rand van Campus Heijendaal, in de Laan van Scheut, voor onveilige verkeerssituaties en overlast zorgt;

dat in dit verband voor wat betreft Campus Heijendaal is verkend of de Laan van Scheut of heel Park Heijendaal opgenomen kunnen worden in de nul-emissiezone stadslogistiek, maar dat dit niet heeft geleid tot aanpassing van de contouren van de zone;

dat er middels de aanvullende notitie Bestelverkeer zero emissiezone Campus Heijendaal

van Bureau Goudappel d.d. 18 juni 2024 voor wat betreft zone Campus Heijendaal een toevoeging is gedaan aan het eerdere advies Effectenstudie zero-emissiezones Nijmegen - eindrapportage d.d. 9 februari 2024;

dat hierin wordt ingegaan op vragen over extra hinder en voertuigbewegingen door de aanwijzing van een nul-emissiezone;

dat deze aanvullende notitie is toegevoegd aan de bijlagen behorend bij verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's binnenstad Nijmegen, Hof van Holland en Campus Heijendaal;

dat voorts, behalve Notitie Zienswijzen zero-emissiezone stadslogistiek d.d. 10 september 2024, aan de bijlagen bij het verkeersbesluit zijn toegevoegd:

- Ontheffingenbeleid nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's gemeente Nijmegen 2025
- Tekeningen contouren nul-emissiezones d.d. 19 augustus 2024 -01, -02 en -03
- Bebordingsplannen nul-emissiezone Binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland d.d. 22-08-2024 -01, -02 en -03
- Omschrijving contouren nul-emissiezones Nijmegen d.d. 19 augustus 2024

dat gelet op het voorgaande de ingebrachte zienswijzen niet hebben geleid tot wijziging van het verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's binnenstad Nijmegen, Hof van Holland en Campus Heijendaal en de overwegingen genoemd onder kopje belangen/juridische grondslag in stand blijven;

camerahandhaving

dat om de aanwijzing als nul-emissiezone zo effectief mogelijk te laten zijn en zodoende de grootste voordelen op het gebied van gezondheid en milieu te behalen het wenselijk is om efficiënt en effectief te kunnen handhaven;

dat daarom voor handhaving van de maatregel wordt ingezet op camerahandhaving, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren;

dat oorspronkelijk de bedoeling was vanaf invoering van de maatregel een periode van 4 maanden aan te houden voor communicatie en waarschuwing, alvorens over te gaan tot handhaving;

dat naar aanleiding van een raadsmotie "Haastig beboet is zelden goed" d.d. 3 juni 2024 is besloten deze periode te verlengen tot 7 maanden (tot 1 augustus 2025);

dat de wegen en weggedeelten waarover het in dit verkeersbesluit gaat, zijn gelegen binnen de bebouwde kom van de woonplaats Nijmegen en grotendeels binnen de bebouwde kom van de woonplaats Lent;

dat de wegen en weggedeelten in beheer zijn bij gemeente Nijmegen, voor een deel voor wat betreft Campus Heijendaal bij Radboud Universiteit Nijmegen en voor wat betreft Hof van Holland deels nog bij de ontwikkelaar van dit gebied;

dat over deze maatregelen overleg met de verkeersadviseur en tevens de gemachtigde van de korpschef van de politie-eenheid Oost-Nederland heeft plaatsgevonden;

gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

besluiten:

Met ingang van 1 januari 2025

- I. In de volgende 3 gebieden binnen gemeente Nijmegen:
 - a. Binnenstad ("binnen de singels")
 - b. Campus Heyendaal;
 - c. Hof van Holland

door middel van het plaatsen van de begin/einde zoneborden C22c en C22d van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) een geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone in te stellen waarbij middels een onderbord model C22c1 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan;

- II. te bepalen dat aanvullend op de landelijke wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder b van het Tijdelijk besluit nul-emissiezones, 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.

een en ander zoals is aangegeven op:

- de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 19-08-2024 -01, -02 en -03
- de bijbehorende bebordingsplannen nul-emissiezone Binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland d.d. 22-08-2024 -01, -02 en -03
- omschrijving contouren nul-emissiezones Nijmegen d.d. 19 augustus 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Nijmegen,

gemeentesecretaris

burgemeester

Ter inzage/Beroep

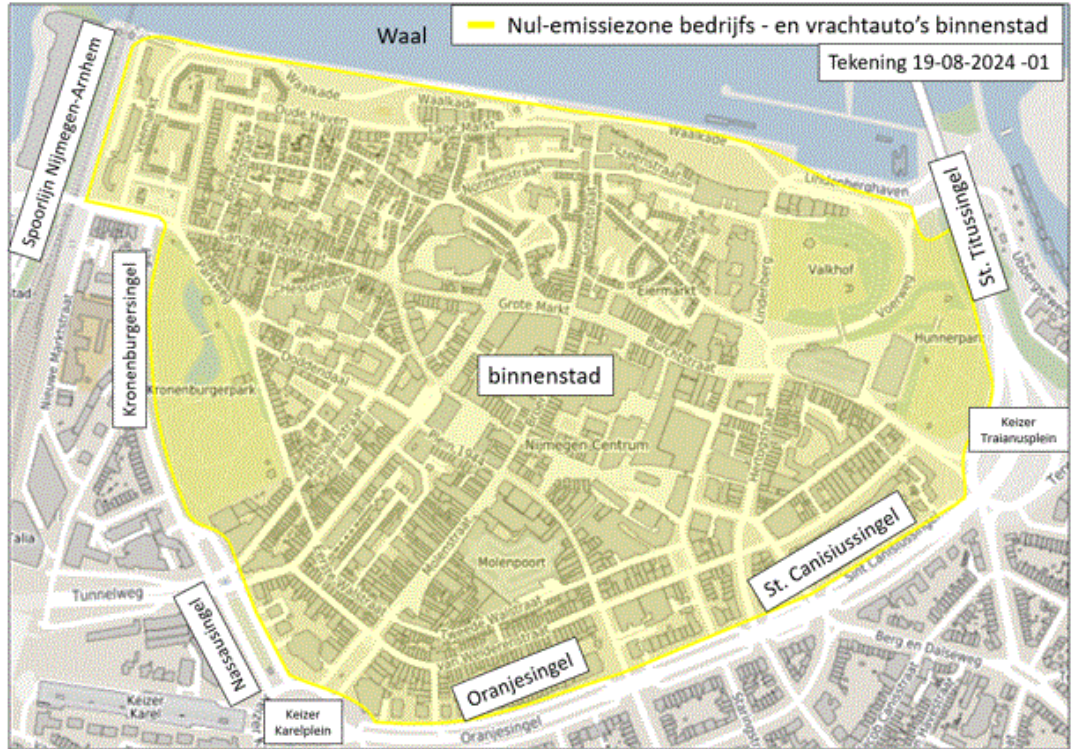
Dit verkeersbesluit ligt gedurende zes weken na heden (23 september 2024) voor eenieder ter inzage:

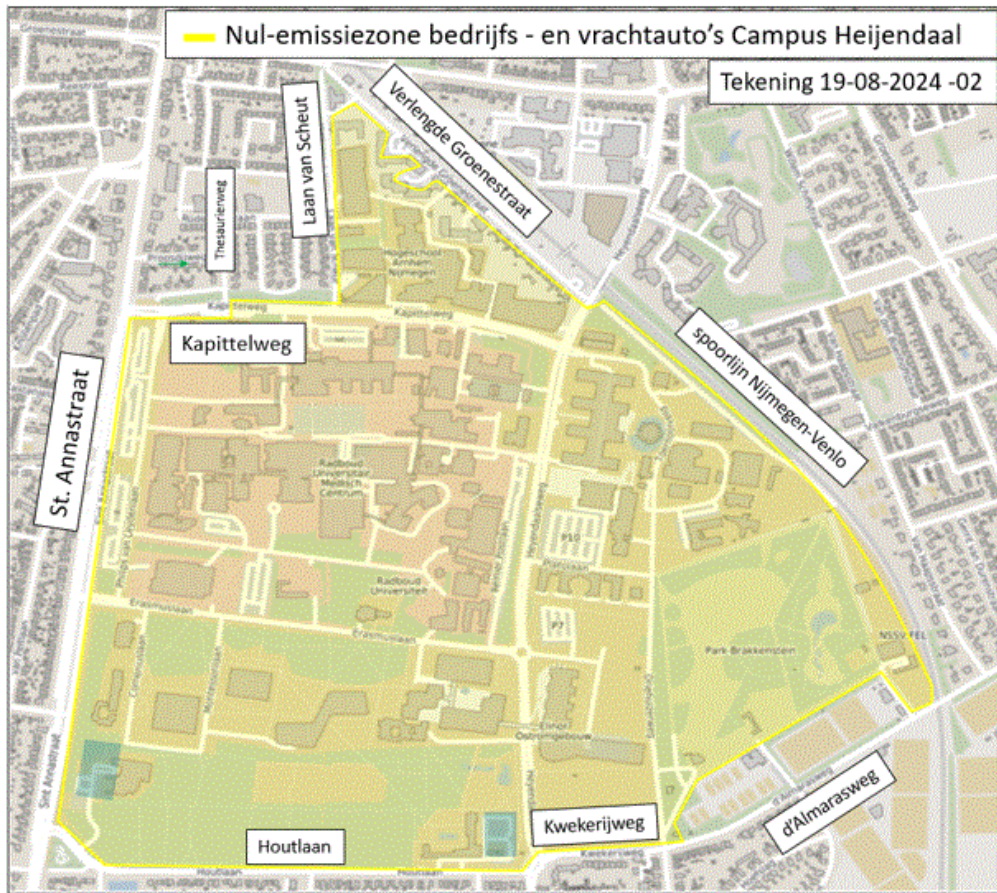
- Digitaal via <https://www.officielebekendmakingen.nl/> Hier zijn het verkeersbesluit met bijlagen in te zien. U kunt als zoekopdracht "verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's binnenstad Nijmegen, Hof van Holland en Campus Heijendaal" ingeven.
- Bij de Informatiebalie in de Stadswinkel, Mariënborg 75 Nijmegen (maandag t/m vrijdag van 09.00-17.00 uur en op donderdag van 09.00-20.00 uur).

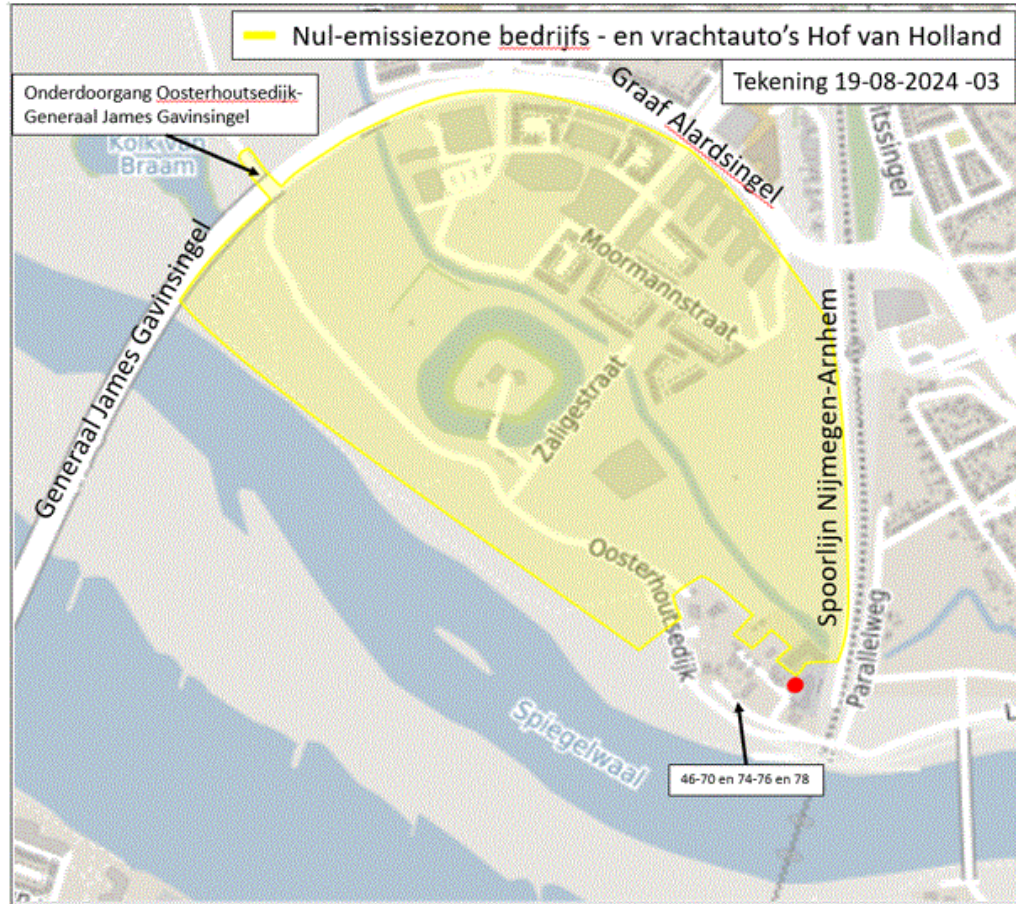
Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na datum bekendmaking een beroepsschrift indienen bij de Rechtbank Gelderland, Team Bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem. Het beroepsschrift kan

ook digitaal worden ingediend via het digitaal loket op www.loket.rechtspraak.nl. Voor meer inlichtingen verwijzen wij u naar de rechtbank, telefoonnummer: 088 361 2000.

Via de website www.nijmegen.nl/zero-emissie vindt u verdere informatie over de nul-emissiezones bedrijfs- en vrachtauto's. Hier zijn onder meer ook het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid in te zien.







Bijlagen:

- Notitie Zienswijzen zero-emissiezone stadslogistiek d.d. 10 september 2024
- Effectenstudie zero-emissiezones Nijmegen – eindrapportage d.d. 9 februari 2024
- Notitie Bestelverkeer zero emissiezone Campus Heijendaal d.d. 18 juni 2024
- Nul-emissiezone Stadslogistiek 2025 Effectstudie, gemeenten Arnhem, Ede, Nijmegen d.d. 9 maart 2019
- Collectief Implementatieplan Nul Emissie zone stadslogistiek Arnhem, Ede, Nijmegen d.d. 9 maart 2020
- Haalbaarheid Zero Emissie zone Stadslogistiek Campus Heijendaal Eindrapport (inclusief rapport Resultaten op hoofdlijnen samengevat) d.d. 9 juli 2021
- Effectstudie ZES Campus Heijendaal Technische bijlage 22-6-2021
- Ontheffingenbeleid nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's gemeente Nijmegen 2025
- Tekeningen contouren nul-emissiezones d.d. 19 augustus 2024 -01, -02 en -03
- Bebordingsplannen nul-emissiezone Binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland d.d. 22-08-2024 -01, -02 en -03
- Omschrijving contouren nul-emissiezones Nijmegen d.d. 19 augustus 2024