

Verkeersbesluit instellen nul-emissiezone Voetgangerszone binnenstad Enschede

Burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede,

gelet op artikelen 2, 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994),

gelet op artikel 62, 86c, 86d, 86e en 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990),

gelet op artikelen 12 en 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW),

gelet op de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW),

gelet op hoofdstuk 3 van de Algemene wet bestuursrecht,

Overwegende:

dat op grond van artikel 15, eerste lid van de WVV 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

dat op grond van artikel 15, tweede lid van de WVV 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor maatregelen op of aan de weg die tot wijziging van de inrichting van de weg leiden of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken;

dat onderstaande verkeersmaatregelen worden genomen in het centrumgebied van de gemeente Enschede dat bekend staat als 'Voetgangerszone binnenstad';

dat de wegen gelegen binnen de 'Voetgangerszone binnenstad' in beheer zijn bij de gemeente Enschede;

dat gelet op artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994 het college van burgemeester en wethouders van Enschede bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor de wegen binnen Voetgangerszone binnenstad;

Kader:

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

dat in 2014 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (hierna: GDZES) is gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten, waaronder Enschede;

dat de gemeente Enschede de afgelopen jaren al de nodige stappen heeft gezet richting duurzame stadslogistiek;

dat de gemeente in juni 2017 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekende;

dat het doel van de GDZES 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 willen 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 ontplooiën en opschalen om de beweging richting GDZES te versnellen;

dat deze maatregel onderdeel uitmaakt van het gesloten Nationaal Klimaatakkoord d.d. 28 juni 2019 (Hoofdstuk C2 Mobiliteit, paragraaf C2.5) waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen voor de verduurzaming in logistiek;

dat in juli 2018, in het coalitieakkoord van de gemeente Enschede het voornemen werd gepresenteerd om te starten met een onderzoek naar de mogelijkheid voor een volledige schone distributieketen voor levering aan inwoners en ondernemers in de binnenstad;

dat in 2019 een scenario-advies aan de gemeenteraad van de gemeente Enschede volgde om te komen tot nul-emissie binnenstadsdistributie;

dat in de motie 'Zero Emissie Binnenstad Distributie' (Zomernota 2019) wordt opgeroepen om met een voorstel te komen om in Enschede over te gaan tot invoering van een nul-emissiezone in 2025;

dat deze maatregel onderdeel uitmaakt van het gesloten Nationaal Klimaatakkoord waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen voor de verduurzaming in logistiek;

dat het door de gemeente Enschede mede ondertekende Nationaal Klimaatakkoord van 28 juni 2019 dit akkoord inzet op het vanaf 2025 invoeren van nul-emissiezones voor goederenvervoer in 30 tot 40 gemeenten in Nederland, de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek;

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 RVV 1990, het 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 een zone zodat de herkenbaarheid en duidelijkheid omtrent nul-emissiezones voor bestuurders weggebruikers duidelijk is;

dat zowel het Rijk als het Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland (BO-MIRT) ambities hebben vastgelegd op het gebied van emissieloze stadslogistiek;

dat in het BO-MIRT in november 2019 is afgesproken dat in het landsdeel Oost-Nederland toegewerkt wordt naar het instellen van minimaal 7 nul-emissiezones Stadslogistiek in gemeenten en dat de provincies die gemeenten hierbij ondersteunen;

dat het Rijk en de provincies Gelderland en Overijssel samen optrekken in een landsdelige aanpak;

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

dat in de door de raad vastgestelde 'Mobiliteitsvisie Enschede: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar' staat dat we de aantrekkelijkheid van de binnenstad willen vergroten door invoering van een nul-emissiezone;

dat invoering van de nul-emissiezone past in het Enschedese beleid en eerdere akkoorden waaraan de gemeente zich heeft verbonden zoals de GDZES;

op 21 juni 2021 de gemeenteraad het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 7 april 2021, met inachtneming van het aangenomen amendement J, heeft besproken;

dat daarbij de navolgende besluiten zijn genomen:

1. een nul-emissiezone voor logistiek verkeer op het stadserf per 1 juli 2025 in te voeren.
2. De ambitie uit te spreken voor het invoeren van een nul-emissie voor alle verkeer in het stadserf per 1 januari 2030. Om het stadserf voor huidige stadserf bewoners leefbaar en bereikbaar te houden, is het voor hen mogelijk een ontheffing aan te vragen voor de duur dat zij daar woonachtig zijn.

3. De door het college opgenomen uitzonderingslijst bij dit raadsvoorstel, blijft onverkort van toepassing (o.a. voor tijdelijk zwaar bouwverkeer), waarbij wij leren van de Zero Emissie ontwikkelingen en de gemeenteraad deze lijst te allen tijde kan aanpassen.
4. Het college zal maximaal inzetten op externe financiering voor implementatie van de Zero Emissie decentralisatie (landelijk beleid), als onderdeel van het klimaatakkoord.
5. Kennis te nemen van het pakket aan flankerende maatregelen.
6. Kennis te nemen van de evaluatie toegangsbeleid en in te stemmen met de uitgangspunten voor herziening toegangsbeleid tot het stadserf met als doel het verminderen van het aantal voertuigen op het stadserf.
7. Conform de motie 'Zero Emissie Binnenstad Distributie' (2019) de hiervoor benodigde middelen voor invoering van de zone stadserf de uitvoering van het flankerende pakket te betrekken bij de integrale afweging zomernota;

dat in de 'Lokale Actieagenda Slimme & Schone Stadslogistiek' van de gemeente Enschede een flankerend maatregelenpakket is uitgewerkt om samen met ondernemers uit de stad een succesvolle transitie naar slimme én schone stadslogistiek mogelijk te maken;

dat dit maatregelenpakket gericht is op 3 actielijnen, te weten:

- lokale ondernemers ondersteunen bij emissievrije logistiek,
- Laadinfrastructuur voor stadslogistiek op orde maken,
- Samenwerking en informatie delen tussen publieke en private sector;

dat de hierboven omschreven maatregelen aansluiten op de Kamerbrief van de Minister van Klimaat en Energie d.d. 26 april 2023 over de voorjaarsbesluitvorming Klimaat;

dat 14 gemeenten ondertussen een analoog verkeersbesluit hebben genomen voor invoering van een zero-emissiezone per 1 januari 2025;

dat in het regeerprogramma kabinet-Schoof van 13 september 2024 staat opgenomen dat wordt gezien in hoeverre invoering van de zones kan worden uitgesteld om onder andere te komen tot een uniform toegangsregime;

dat de gemeenteraad van Enschede op 30 september 2024¹⁰ en nogmaals op 11 november 2024 heeft aangegeven door te willen gaan met het voornemen tot invoering;

dat gesprekken met de staatssecretaris gaande zijn met als insteek om te komen tot gezamenlijke afspraken over het voortgaan met invoering van de zero-emissiezones.

Procedure en aanpak:

dat het invoeren van de nul-emissiezone een noodzakelijk en geschikt instrument is om het doel van de GDZES, 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 gemeente Enschede 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 invoering van deze nul-emissiezone past in een breder pakket van maatregelen die -na inventarisatie met lokale partijen, hun vertegenwoordigers en betrokken overheden- gerealiseerd worden in de periode tot 2030;

dat de gemeente een effect- en haalbaarheidsonderzoek heeft laten uitvoeren naar verschillende varianten en scenario's voor de invoering van een nul-emissiezone in Enschede;

dat de rapportage is opgesteld in overleg met diverse stakeholders en in mei/juni 2020 met de gemeenteraad is besproken in een technische sessie en een randprogramma;

dat deze rapportage 'Actieplan Zero Emissie zone stadslogistiek Enschede' door de raad is vastgesteld op 21 juni 2021;

dat de conclusies op hoofdlijnen vanuit deze deelstudie als volgt kernachtig zijn samen te vatten:

- Investeren in invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek ter grootte van de voetgangerszone binnenstad leidt tot belangrijke collectieve baten op het gebied van milieu en klimaat,

- Een nul-emissiezone voor de stadslogistiek draagt bij aan een beter verblijfsklimaat voor bewoners en bezoekers en kansen voor het versnellen van logistieke innovaties,
- Een grotere zone (Binnensingelgebied) als stip op de horizon, leidt tot een hoger maatschappelijk rendement,
- Flankerende maatregelen om slimme en schone stadslogistiek te faciliteren en te stimuleren zijn randvoorwaardelijk voor succesvolle implementatie van een nul-emissiezone;

dat uit deze rapportage is gebleken dat invoering van een nul-emissiezone in de voetgangerszone binnenstad relatief eenvoudig is, op draagvlak kan rekenen, aansluit bij de integrale opgave voor de binnenstad en voldoende maatschappelijk effect voor klimaat en luchtkwaliteit oplevert om een investering te rechtvaardigen;

dat met het vastgestelde 'Lokale Actieagenda Slimme & Schone Stadslogistiek' een flankerend maatregelenpakket is uitgewerkt om samen met ondernemers uit de stad een succesvolle transitie naar slimme én schone stadslogistiek mogelijk te maken;

Effectonderzoek:

dat de gemeente Enschede aan advies en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV heeft gevraagd om de effecten op de leefomgeving in beeld te brengen;

dat het daarbij gaat om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de impact daarvan op de luchtkwaliteit, de uitstoot van CO₂ en ook effecten op het gebied van geluidhinder en mogelijke verkeerseffecten;

dat in dat rapport 'Effectonderzoek ZE-zone gemeente Enschede' (11 september 2024) de door Royal HaskoningDHV gehanteerde werkwijze, uitgangspunten en resultaten van het effectonderzoek zijn opgenomen;

dat in dit onderzoek de effecten van het instellen van de nul-emissiezone in de voetgangerszone binnenstad te Enschede in beeld zijn gebracht voor wat betreft de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀, PM_{2,5}) en koolstofdioxide (CO₂);

dat daarnaast ook onderzocht is of en welke effecten verwacht kunnen worden op het gebied van verkeersgeluid en de samenstelling van het verkeer en vervoersproductie;

dat uit het effectonderzoek naar invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in de voetgangerszone binnenstad te Enschede volgt dat een nul-emissiezone zorgt voor afname in de jaarlijkse uitstoot in het gebied binnen de nul-emissiezone van -22 kg NO_x (-35%), -6 kg NO₂ (-37%), -0,1 kg PM₁₀ (-3%), -0,2 kg PM_{2,5} (18%) en -7.530 kg CO₂ (-29%);

dat voorts blijkt dat de maatregel er ook voor zorgt dat uitstoot in de gehele gemeente Enschede afneemt met -3 ton NO_x (-4%), -0,8 ton NO₂ (-5%), -0,02 ton PM₁₀ (>-1%), -0,02 ton PM_{2,5} (-1%) en -1.136 ton CO₂ (-2%);

dat de nul-emissiezone in Enschede vanwege vermindering van de verkeersuitstoot bijdraagt aan daling van achtergrondconcentraties;

dat op het gebied van geluid niet wordt verwacht dat negatieve geluidseffecten optreden op wegen waar niet sneller dan 50 km/uur wordt gereden, bij elektrische voertuigen is geen sprake van geluidsproductie door verbrandingsmotoren maar slechts sprake van bandengeluid wat naar verwachting niet zal toenemen;

dat, aangezien de nul-emissiezone wordt gerealiseerd in het gebied dat ook is aangeduid als voetgangersgebied, met venstertijden voor bevoorrading door bestel- en vrachtauto's, waardoor vooral sprake is van bestemmingsverkeer en niet van doorgaand verkeer, niet verwacht wordt dat de maatregel voor omrijdeffecten zal zorgen van verkeer dat om de nul-emissiezone heen gaat rijden;

dat een nul-emissiezone voor stadslogistiek in totaliteit bijdraagt aan het reduceren van verkeersemisies en bijdraagt aan de realisatie van integrale doelstellingen van de gemeente Enschede;

Informatie, participatie en communicatie:

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

dat de maatregel desondanks potentieel gevolgen heeft voor de mobiliteit en bereikbaarheid van diverse bewoners, en ondernemers van de gemeente die afhankelijk zijn van bedrijfs- of vrachtoetuigen in de vastgestelde nul-emissiezone;

dat de gemeente een proces heeft ingericht waar zowel ondernemers als belanghebbenden bij zijn betrokken en waarbij het uitdragen en binnenhalen van informatie en het stimuleren en activeren van de belanghebbenden om de gestelde klimaatdoelen te behalen, centraal staat;

dat de gemeente een zero-emissie adviseur heeft aangesteld die ondernemers ondersteunt in het proces om te komen tot een logistieke oplossing die past binnen de kaders van de nul-emissiezone;

dat de gemeente de nul-emissiezone gelijk heeft getrokken met de (bestaande) voetgangerszone binnenstad en alle ontheffingshouders van de voetgangerszone per brief meermaals heeft geïnformeerd over de komst van de nul-emissiezone en daarbij behorende regelgeving;

dat de gemeente gedurende het hele proces openbare informatiebijeenkomsten organiseert om zo betrokken ondernemers zo goed mogelijk op de hoogte te brengen van de aankomende nul-emissiezone;

dat naast bovenstaande bijeenkomsten ook een mogelijkheid is geboden om wekelijks binnen te lopen bij het wijkpunt in de binnenstad van Enschede om in gesprek te gaan met betrokken medewerkers;

dat het daarbij van belang was -en nog steeds is- dat ondernemers en overige belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken bij de implementatie van de nul-emissiezone zodat zij ook vroegtijdig worden gestimuleerd om na te denken over de vervanging van, of investering in, nieuwe voertuigen;

dat tijdens het proces van de omgevingsanalyse meerdere knelpunten, zoals bijvoorbeeld de beschikbaarheid en betaalbaarheid van geschikte voertuigen, de economische bedreigingen voor kleine ondernemers/ZZP'ers, de beperking van toegangsmogelijkheden voor zwaar bouwverkeer en de economische gevolgen voor ondernemers in de ambulante handel zijn benoemd en besproken;

dat ter ondersteuning van deze belangen andere logistieke concepten mogelijk zijn en onderzocht worden zoals de inzet van andere transportmogelijkheden zoals e-vrachtfietsen of e-bestelbussen, gebruik van hubs, of stimuleren van deelconcepten, zodat één op één vervanging door eigen elektrische voertuigen niet altijd direct nodig is;

dat ter ondersteuning van de ondernemers mogelijke alternatieven gebundeld zijn in een menukaart waardoor het voor ondernemers eenvoudig is om kennis te maken met alternatieven en ook op de hoogte te zijn van subsidiemogelijkheden bij de vervangingsopgave;

Uitvoering en situatieschetsen:

dat door middel van het plaatsen van bord C22c en C22d van bijlage 1 van het RVV 1990 een nul-emissiezone wordt ingesteld in de voetgangerszone binnenstad waarmee bedrijfs- en vrachtauto's uit dit gebied worden geweerd waarbij middels een onderbord C22c1 van bijlage 1 van het RVV 1990 een uitzondering wordt gemaakt voor emissieloze voertuigen;

dat het gebied waarin de betrokken wegen zijn gelegen waar deze maatregel van kracht is, is weergegeven op de in dit besluit opgenomen situatieschetsen;

dat daarbij een overgangsfase tot 2030 geldt waarin gaandeweg steeds strengere emissie-eisen aan de betrokken voertuigen worden gesteld met als doel dat in 2030 binnen dit gebied zich alleen nog emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's bevinden;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het verwijderen of plaatsen van de verkeersborden C22c, C22d en C22c1 van bijlage 1 van het RVV 1990, een verkeersbesluit is vereist;

Ontheffingenbeleid:

dat in het 'besluit harmonisatie nul-emissiezones' van 29 oktober 2019 en daarbij horende wijziging van het RVV 1990, overgangsregelingen zijn opgenomen voor de periode 2025-2030;

dat er daarnaast uitzonderingen op de beoogde maatregelen mogelijk moeten zijn en derhalve voor specifieke groepen en voertuigtypes ontheffingen en vrijstellingen worden verleend;

dat de gemeente Enschede er voor kiest om aan te sluiten bij het landelijk ontheffingenkader waarin wordt gezorgd voor een uniforme, landelijke ontheffingstructuur;

dat door de gemeente daarnaast beleid op maat is ontwikkeld voor lokale ontheffing verlening;

dat in de Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek van februari 2021 door partners is besloten dat er gewerkt wordt aan een zo uniform mogelijk ontheffingssysteem;

dat een landelijk Centraal Loket in het leven is geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeenten geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt;

dat de Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket is opgesteld om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen;

dat de gemeente Enschede op 20 juni 2024 een B&W intentie-besluit heeft genomen om de ontheffing verlening voor de nul-emissiezone voor Stadslogistiek via het landelijke Centraal Loket te laten lopen;

dat de gemeente doorlopend in overleg blijft met de UAS-partijen zoals de rijksoverheid, gemeenten en brancheorganisaties om aanvullende uitzonderingen waar mogelijk ook geharmoniseerd in te voeren en op te nemen in het lokale ontheffingenbeleid;

dat het college ontheffingenbeleid heeft opgesteld dat tegelijkertijd met het definitieve verkeersbesluit zal worden vastgesteld;

Handhaving:

dat naast de voorgeschreven bebording geen fysieke maatregelen worden genomen die de doorgang van bedrijfs- en vrachtauto's die niet voldoen aan de voorwaarden behorende bij de nul-emissiezone belemmert;

dat het hierdoor aannemelijk is dat de kans op het negeren van de verkeersmaatregel groot kan zijn;

dat dit ten koste gaat van het gewenste effect van de maatregel en daarmee geen positieve bijdrage wordt geleverd aan de beoogde doelen binnen het betrokken gebied;

dat, om de effectiviteit van de maatregel te waarborgen het wenselijk is om handhavingsmiddelen in te zetten;

dat om het gewenste effect van het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's te behalen het noodzakelijk is om de maatregel efficiënt en effectief te kunnen handhaven;

dat uit de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar volgt dat buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA) bevoegd in domein I Openbare Ruimte en domein II Milieu, welzijn en infrastructuur bevoegd zijn om te handhaven op strafbare feiten door stilstaand verkeer, alsmede rijdend verkeer zoals deze volgen uit hoofdstuk C (geslotenverklaring) van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat de handhaving door een BOA ten aanzien van C-borden is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor bedrijfs- en vrachtauto's, zoals -in dit geval- de nul-emissiezones;

dat om de maatregel zo effectief mogelijk te laten zijn en zodoende de grootste gezondheidsvoordelen te behalen het wenselijk is om efficiënt en effectief te kunnen handhaven;

dat daarom voor handhaving van de maatregel wordt ingezet op camerahandhaving met statische kentekencamera's;

dat vanaf invoering van de maatregel een periode van 4 maanden wordt aangehouden voor communicatie en waarschuwing, alvorens wordt overgegaan tot handhaving;

Belangenafweging:

dat gelet op artikel 2 van het WVV 1994 de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen 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;

dat gelet op artikel 2 van het WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt bij realisatie van de verkeersmaatregel;

dat het college de beschreven milieu- en gezondheidsbelangen laat prevaleren boven het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en andere mogelijke nadelige (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 Enschede en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, met name voor kinderen, ouderen en mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, en het terugdringen van de CO₂-uitstoot;

dat er in Enschede gekozen wordt voor de kleinste zone uit de verschillende varianten die zijn onderzocht;

dat de 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 er na gesprekken met ondernemers van de ambulante handel gekozen is voor lokaal maatwerk in de vorm van een ontheffing voor deze doelgroep op basis van hun specifieke kenmerken;

dat door verschillende maatregelen de gevolgen voor belanghebbenden ten aanzien van het waarborgen van de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk worden beperkt;

dat voorbeelden van deze maatregelen zijn:

- Het vroegtijdig informeren van en in gesprek gaan met belanghebbenden,
- Het instellen van beleidsregels voor ontheffingen,
- Het aansluiten op de maatregelen in het 'besluit harmonisatie nul-emissiezones',
- Het instellen van de gemeentelijke zero-emissie-adviseur om ondernemers te helpen bij de overgang naar de zero-emissiezone;

dat in het licht van de maatregel nul-emissiezone en de beleidsambities en doelstelling waarop deze maatregel gestoeld is, het waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht;

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

Uniforme openbare voorbereidingsprocedure:

dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht op dit verkeersbesluit van toepassing is verklaard;

dat het ontwerp-verkeersbesluit op 9 januari 2025 is gepubliceerd en dat daarmee de termijn voor het indienen van een zienswijze liep van 10 januari 2025 tot en met 20 februari 2025;

dat eenieder de mogelijkheid heeft gehad om een zienswijze in te dienen over het ontwerp-verkeersbesluit;

dat in totaal twee zienswijzen zijn ingediend over het ontwerp-verkeersbesluit;

dat ingediende zienswijzen zijn betrokken bij het nemen van het definitieve besluit, zoals weergegeven in de nota van beantwoording zienswijzen;

dat op grond van de ingediende zienswijzen het verkeersbesluit niet is gewijzigd;

dat met betrekking tot het uitvoeren van deze verkeersmaatregel overleg is gevoerd met de gemandateerde verkeersadviseur van de politie ingevolge artikel 24 van het BABW 1990, deze een positief advies heeft afgegeven;

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Enschede heeft besloten om:

- door middel van het op onderstaande locaties plaatsen van de borden C22c en C22d van bijlage 1 van het RVV 1990 een geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege een nul-

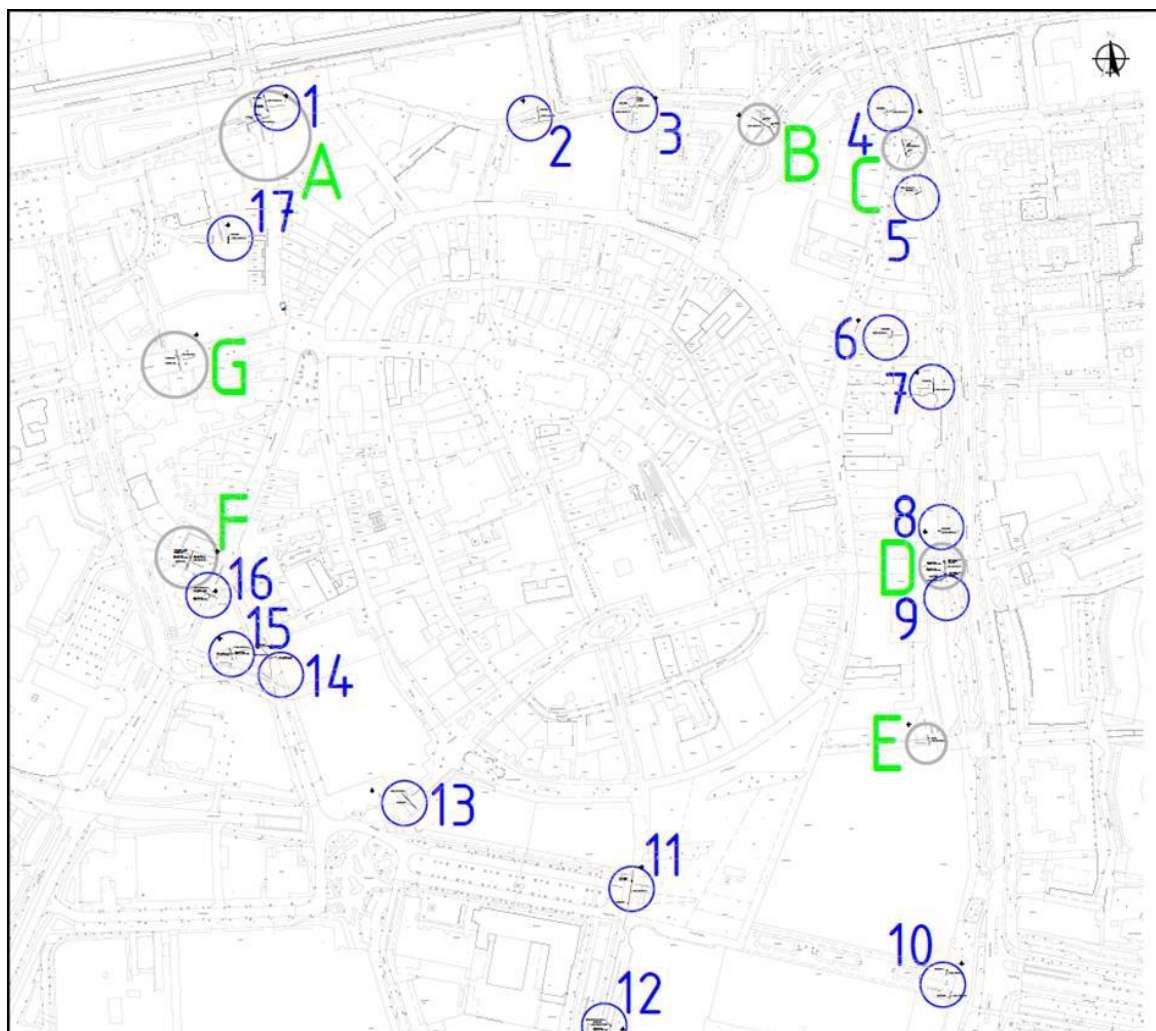
emissiezone in te stellen voor de zone Binnenstad waarbij middels een onderbord model C22c1 van bijlage 1 van het RVV 1990 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan:

- A. Korte Hengelosestraat
- B. Van Lochemstraat
- C. De Heurne
- D. De Klomp
- E. Kalandergang
- F. Nijverheidstraat t.h.v. politiebureau
- G. Brammelerstraat;

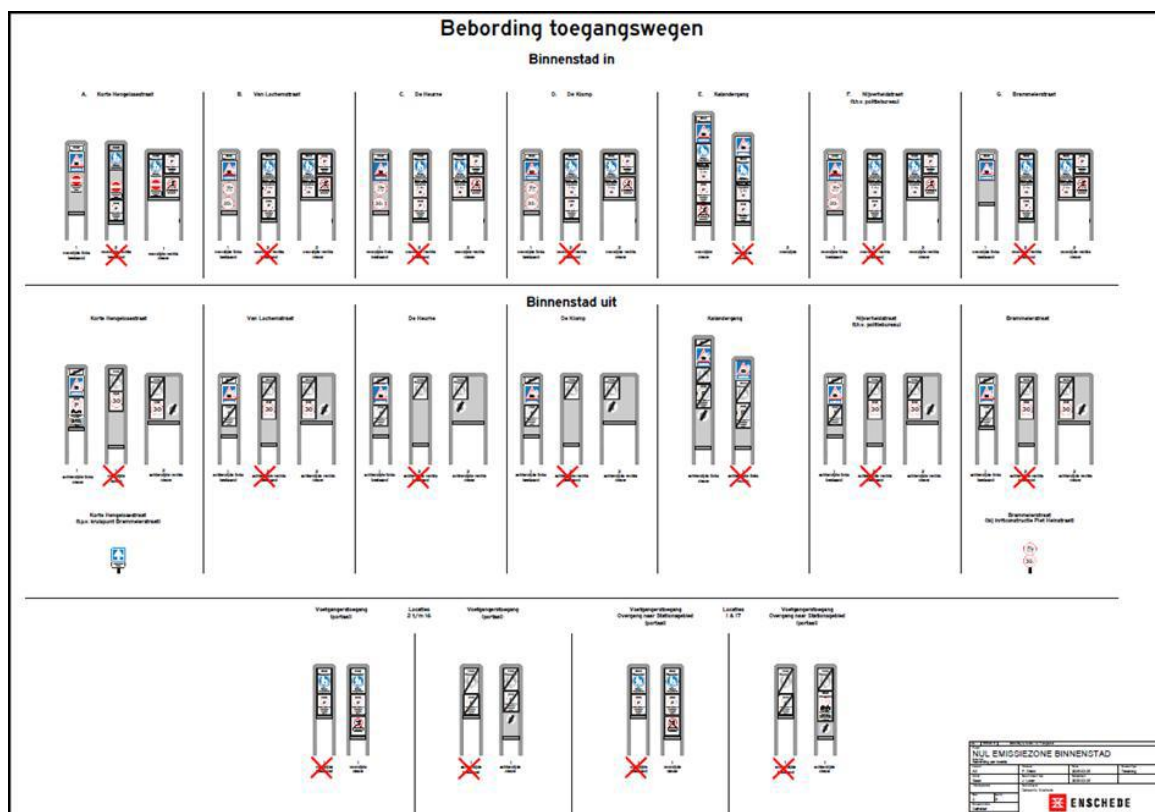
- een en ander zoals is aangegeven op de in dit besluit opgenomen situatieschetsen;
- te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet-oplegger-trekkers met emissieklasse 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;
- deze maatregelen in te laten gaan op 1 juli 2025.

Situatieschets:

1. Omvang zero-emissiezone en locaties borden



2. te plaatsen bebording toegangswegen



Aldus vastgesteld op 1 april 2025 te Enschede

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede,

G.E.S. Walgemoet

Afdelingshoofd afdeling Vergunnen

Beroep

Tegen dit besluit kan met ingang van de dag na die waarop dit besluit ter inzage is gelegd binnen zes weken beroep worden ingesteld. Dit kan (vooralsnog) door degenen die zienswijzen hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit

Het beroep dient te worden ingesteld bij de Sector Bestuursrecht van de Rechtbank Overijssel (Postbus 10067, 8000 GB te Zwolle).

Het besluit treedt in werking nadat de termijn voor het instellen van beroep is verstreken. Het instellen van beroep schorst de werking van het besluit niet. Hebben u of anderen er belang bij dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan er hangende het beroep een verzoek om voorlopige voorziening worden ingediend bij de voorzieningenrechter van de genoemde rechtbank. Ook voor het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd.

Een verzoek om een voorlopige voorziening kunt u alleen indienen als u ook beroep hebt ingesteld. Bovendien moet er sprake zijn van een spoedeisend belang.

Voor de behandeling van zowel een beroepschrift als een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening bent u griffierecht verschuldigd. U kunt ook digitaal beroep instellen. Ga hiervoor naar <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>