
Schriftelijke vragen aan het College van Nijmegen conform artikel 39 van het reglement van orde

Nijmegen, 8 november 2023

Betreft: zorgen rond de zero-emissiezone

Geachte college,

De gemeente Nijmegen voert per 1 januari 2025 diverse zero-emissiezones in, te weten in de Binnenstad, Hof van Holland en Heijendaal. Vanaf die datum wordt het logistiek vervoer van ondernemers op fossiele brandstoffen stapsgewijs geweerd uit deze gebieden, net als dat in vele andere steden en binnensteden het geval is. Het invoeren van zero-emissiezones heeft tot doel de luchtkwaliteit te verbeteren en het overgaan naar fossielvrije voertuigen te bespoedigen. De invoering van deze zero-emissiezones betekent veel voor de ondernemers en ook voor inwoners in deze gebieden. Er bestaan veel zorgen over de uitvoerbaarheid en de impact op de lokale economie, de werkgelegenheid en de leefbaarheid. Stadspartij Nijmegen en VVD Nijmegen ontvangen veel verontruste berichten en vragen zich af of de impact voor ondernemers en bewoners voldoende ingeschat wordt.

De rijksoverheid maakt de regelgeving waar het invoeren van de zones en het proces op leunt. Tot 2030 geldt er nog een overgangsregeling voor relatief nieuw en minder vervuilend logistiek vervoer. Een aantal voertuigen, zoals oldtimers en rolstoeltoegankelijke voertuigen, zal ook daarna vrijgesteld blijven. Er zijn daarnaast meerdere landelijk uniforme ontheffingsgronden zoals te lange levertijden van emissievrije voertuigen, een dreigend faillissement of bijzondere voertuigen die niet te vervangen zijn door emissievrije alternatieven. De Tweede Kamer is nog steeds in discussie over invulling of uitbreiding van ontheffingsgronden en dus blijft lang onzeker op welke gronden en hoe wij lokale ondernemers tegemoet kunnen gaan komen.

Ondernemers kunnen pas vanaf medio 2024 (de exacte openingsdatum is nog onzeker) terecht bij een rijksoverheidloket om hun ontheffing aan te vragen. Daarnaast is er ook ruimte voor gemeentes om aanvullend maatwerk te leveren op grond van een hardheidsclausule. Gemeentes kunnen daardoor ondernemers voor wie een voortijdige investering niet proportioneel is, door bijvoorbeeld naderend pensioen of ziekte, meer tijd gunnen en een maatwerkontheffing verlenen. Daarnaast is er ruimte voor gemeentes om aanvullend ontheffingenbeleid te ontwikkelen. Het college kan sowieso een ontheffingsbevoegdheid inzetten om in de toekomst maatwerk te leveren.

Kortom, er is ruimte om zorgen tegemoet te komen door lokaal maatwerk te leveren en eigen ontheffingsgronden toe te voegen, juist om economische schade te voorkomen. Maar hoe die tegemoetkoming eruit gaat zien, wat het in de praktijk betekent voor de ondernemers om daadwerkelijk die ontheffingen te gaan krijgen, en hoe en wanneer maatwerk nog een oplossing gaat zijn, dat is momenteel allemaal onduidelijk.

Dit voedt de onzekerheid bij ondernemers. Zij beleven toch al zware jaren, onder andere door coronacrisis en inflatie, lopen tegen hindernissen aan zoals betaalbaarheid van schone voertuigen of beperkte leverbaarheid van laadpalen (ook vanuit het oogpunt van netcongestie). En daarbij verkeren ze nu in onzekerheid tot aan het daadwerkelijk openstellen van het landelijke ontheffingenloket en het vaststellen van een Nijmeegs verkeersbesluit en ontheffingenbeleid. Het nemen van besluiten en het voldoende kunnen inschatten van de impact op hun bedrijfsvoering wordt bemoeilijkt en vertraagd door die aanhoudende onzekerheid. En zoals het er naar uitziet komt meer zekerheid er pas in de tweede helft van 2024.

Er is weliswaar een vraagbaak, de ZE-adviseur, ingesteld die ondernemers al geruime tijd intensief voorlicht maar ook die functionaris kan de aanhoudende onzekerheid niet wegnemen. Ook die is in afwachting van definitieve invulling van ontheffingsgronden door Den Haag, het openen en functioneren van het ontheffingenloket en het vaststellen van een verkeersbesluit met eventuele lokale ontheffingen. De raad wordt daarom in toenemende mate benaderd door ondernemers die op zoek zijn naar duidelijkheid. Maar ook de raad kan de zekerheid nog niet bieden en de zorgen niet wegnemen.

Daarbij merken we dat er in het hele traject een groep nauwelijks betrokken wordt en nog helemaal geen besef heeft van de impact van zero-emissiezones op hun leven: de bewoners van de zero-emissiezones zelf. Het is hoogst onzeker of zij straks nog zonder belemmeringen aanspraak kunnen maken van reparatiediensten, levering van zorg of medische hulpmiddelen aan huis, onmisbare apparatuur aan huis geleverd kunnen krijgen.

Stadspartij Nijmegen en VVD Nijmegen zijn ook voorstander van een schone stad, maar wil daarvoor niet een onevenredig hoge rekening neerleggen bij de lokale ondernemers en onze inwoners. Maatwerk en begrip is nodig om draagvlak voor duurzaamheidsmaatregelen te borgen en de lokale economie niet onnodig te schaden. Het is daarom van groot belang dat we beter gaan luisteren naar de zorgen van ondernemers en niet accepteren dat ze onnodig lang in onzekerheid verkeren. Juist nu is de tijd om goed naar de zorgen te luisteren, samen te werken aan een passend Nijmeegs ontheffingenbeleid en om bijtijds te anticiperen op het kunnen leveren van veel maatwerk, gericht op het wegnemen van onnodige onzekerheid.

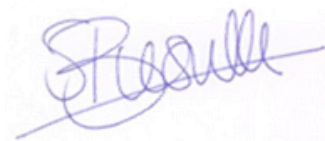
Dat brengt ons op de volgende vragen:

1. Hoe zorgt het college ervoor dat de invoering van de zero-emissiezone rekening houdt met de specifieke behoeften en mogelijkheden van verschillende bedrijven en inwoners en onbedoelde gevolgen voor de lokale economie en leefbaarheid worden voorkomen?
2. Is het college bereid om op korte termijn een rapportage aan de raad aan te bieden met daarin een overzicht van de nu al voorziene lokale maatregelen die inspelen op situaties en behoeften van particuliere inwoners, bedrijven en werknemers?
3. Hoe en wanneer wil de gemeente extra gemeentelijke ontheffingsgronden gaan uitwerken en implementeren?
4. Hoe ziet de participatie naar het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid eruit?
 - a. Hoe kunnen ondernemers in dat traject hun zorgen kwijt, die ook blijven bestaan na een gesprek met de ZE-adviseur?
 - b. Is het college ook bereid die zorgen te bundelen en daarover te rapporteren aan de raad nog voor het definitief vaststellen van het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid?
5. Hoe wordt de participatie, de samenwerking tussen het college, bedrijven en inwoners georganiseerd om flexibel en adaptief te reageren op mogelijke problemen die zich voordoen na de implementatie van de zero-emissie zone en om maatwerk te kunnen leveren?
6. Herkent het college de zorgen over een te kort aan laadpalen in de openbare ruimte en beperkte leverbaarheid van laadvoorzieningen op eigen terrein? Hoe monitort het college dit capaciteitsprobleem en welke maatregelen neemt het om te zorgen dat er in Nijmegen genoeg laadcapaciteit is en gerealiseerd kan worden door ondernemers zelf?

In afwachting van uw antwoorden.



Stadspartij Nijmegen
Rosalie Thomassen



VVD Nijmegen
Sanne Buursink-de Graaf