

Technische vragen

Van : Harold Hooglander
Datum vraag : 24 juni 2024
Onderwerp : Legesverordening ZES
Commissiegriffier :
Datum antwoord :

Vragen:

Vragen over het Raadsvoorstel:

1. In de Kamerbrief van 17 juni 2024 staat dat er per 1 juli een tijdelijk loket wordt ingericht en pas per 1 november een definitief Centraal Loket zal zijn. Welke garanties zijn er dat de aanvragen in anderhalve maand kunnen worden afgehandeld?
2. Gaat de Gemeente in de tussentijd alle aanvragen zelf verwerken? Is er daarvoor al een tijdelijk loket ingericht?
3. Daarnaast is de verwachting dat er deze eerste periode veel aanvragen gaan binnenkomen. Hoe gaat de Gemeente deze verwerken?
4. Hoe kunnen we als Raad een besluit nemen over het aanpassen van de leges, als de Gemeente deze niet kan innen?
5. In het raadsvoorstel lijken de nadelige gevolgen voor het niet-vaststellen van de leges alleen betrekking te hebben op de woonwagendstandplaatszoekenden. Wat zijn de consequenties voor de ontheffingaanvragers van de ZES?

Vragen over de meegestuurde Raadsmemo:

6. Volgens de Raadsmemo krijgt de Raad pas in het najaar informatie over de voortgang van de flankerende maatregelen. Was het niet mogelijk om deze al eerder gereed te hebben, zodat de Raad een totaalafweging zou kunnen maken?
7. Vanuit de beantwoording van de zienswijzen lijkt een “dreigend faillissement” een ontheffingsgrond te kunnen zijn. Moeten de ondernemers al hun financiën aan een ambtenaar overleggen die dan bepaalt of de onderneming kan investeren in een nieuwe elektrische vrachtauto? Welke criteria worden daarbij gehanteerd en hoe wordt voorkomen dat een dergelijk besluit niet willekeurig wordt?
8. Aangezien Gouda één van de weinige gemeenten is met ZES, bestaat de kans dat relatief weinig ondernemers in een elektrische auto investeren om specifiek in de binnenstad klussen uit te kunnen voeren. Is in de overwegingen meegenomen dat dit voor de bewoners van de binnenstad een prijsopdrijvend effect zal hebben om bijv. hun pand te onderhouden?
9. Aangezien er netcongestie is in Gouda-Noord, wordt ook gevreesd dat er op de Markt netcongestie komt (stroom is cruciaal voor koeling van vis etc.). Kan het college garanderen dat er geen netcongestie komt op de Markt? Wat is het risico dat nu definitieve besluiten worden genomen en

investeringen worden gedaan, waarbij geen garanties kunnen worden gegeven van het college dat de stroom geleverd wordt?

10. De laatste 2 tot 3 jaar hebben veel marktondernemers geïnvesteerd in een nieuw euro 6 voertuig. Maar dit voertuig kan niet gebruikt worden tot het einde van de economische levensduur. Ze worden gedwongen om deze op korte tijd te af te schrijven en in 2028 / 2030 weer een nieuw voertuig te kopen omdat ze anders de ZE zone niet binnen komen. Kan dit een reden zijn voor de hardheidsclausule?
11. Verkoopwagens (lees aanhangers) van meer dan 3.500kg zullen getrokken moeten worden door vrachtauto's (N2/N3). Het trekgewicht van elektrische vrachtauto's is naar het oordeel van het college geen beperking voor de dagelijkse bedrijfsvoering. Kan het college dat onderbouwen, aangezien er wel zo'n € 340.000 geïnvesteerd moet worden?
12. Is het college ermee bekend dat in het Hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet staat dat ze willen kijken 'op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld'. Op welke manier kan een ondernemer nu een investeringsbeslissing nemen?
13. Is het college ermee bekend dat inmiddels 9 van de 29 gemeenten een generieke ontheffing hebben tot 2030?
14. Is door de gemeente overwogen eveneens een generieke ontheffing te verlenen tot 2030 aan in ieder geval de ambulante handel?
15. Heeft het college een inventarisatie gemaakt bij de marktondernemers welk percentage inderdaad gaat investeren in elektrische auto's en welk percentage zal stoppen met de Goudse warenmarkt?

1. Het definitieve Centraal Loket wordt door het RDW opgezet en is naar verwachting op zijn vroegst op 1 november gereed. Toen bleek dat RDW 1 juli niet zou gaan halen, is landelijk besloten dat de G4 het huidige loket voor de milieuzones om zou gaan zetten naar een loket voor de nul-emissiezones. Dit om ondernemers tijdig duidelijkheid te kunnen geven. Dit loket zal per 1 juli actief zijn, inclusief voldoende bemensing om aanvragen te behandelen. In geval van pieken in aanvragen kan eenvoudig opgeschaald worden. Totdat het definitieve loket klaar is, is de tijdelijke oplossing een volwaardige invulling.
2. Alle aanvragen voor ontheffingen komen binnen bij het Centraal Loket. Voor wat betreft de ontheffingen zijn er 2 varianten:
 - Ontheffingen die landelijk geldig zijn.
 - Ontheffingen die voor de aangevraagde gemeente geldig zijn.Ontheffingen die landelijk geldig zijn, worden landelijk afgehandeld. De gemeente Gouda mandateert hiervoor het Centraal Loket (gemeente Amsterdam). Ook de dagontheffingen, die voor een specifieke gemeente aangevraagd worden, worden door het Centraal Loket afgehandeld. Dat is omdat er geen uitgebreide toets plaatsvindt. Enkel de lokale ontheffingen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden en de afwijkingsbevoegdheid van de gemeente, worden door de betreffende gemeente beoordeeld en afgehandeld. Gouda is zich aan het voorbereiden op deze aanvragen.

3. Ondanks dat niet duidelijk is welke aanvragen wanneer gaan komen, is zowel het Centraal Loket als Gouda zoveel als mogelijk voorbereid op de komende ontheffingsaanvragen.
4. De situatie voor het vaststellen van leges, voor aanvragen die door ODMH worden afgehandeld, is juridisch gezien hetzelfde als deze situatie. Alleen worden de leges nu formeel geïnd door gemeente Amsterdam, in opdracht van gemeente Gouda. Daar kan de raad dus een besluit over nemen.
5. Het niet vaststellen van de leges zorgt ervoor dat Gouda niet kan aansluiten bij het Centraal Loket en dat ondernemers geen ontheffingsaanvragen kunnen doen voor Gouda.
6. Het flankerende pakket is een uitgebreide set aan maatregelen. Het bevat concrete en minder concrete maatregelen, maar voor iedere maatregel geldt dat deze met andere partijen verder uitgewerkt en geïmplementeerd moeten worden. Daar wordt hard aan gewerkt, maar de verwachting is dat er nog enige tijd nodig is voordat de maatregelen actief zijn. Uiteraard wordt de raad tussentijds geïnformeerd als er nieuwe stappen gezet zijn. Maar de verwachting is dat we in het najaar een uitgebreide en compleet overzicht kunnen geven van het gehele flankerende pakket.
7. De term dreigend faillissement is omgezet naar bedrijfseconomische omstandigheden. Dat is gedaan om bepaalde casussen zoals benoemd in de zienswijzen ook onder deze categorie te kunnen scharen. De aanvraag voor deze ontheffing komt binnen bij het Centraal Loket. De ondernemer levert de benodigde stukken voor de aanvraag aan en vervolgens vindt er een toetsing plaats door een financieel adviesbureau. Daar komt een advies uit en dan gaat de aanvraag door naar de gemeente. De betreffende gemeente bepaalt uiteindelijk of het advies al dan niet wordt overgenomen en of ontheffing verleend wordt of niet.
8. Panteia heeft in opdracht van het ministerie van IenW een verkenning gedaan van doorberekening investeringen nul-emissielogistiek aan consumenten. De conclusie is dat transport over de hele linie duurder wordt, dus ook voor vervoer met dieselloertuigen. Investeren in nul-emissievoertuigen is slechts één van de factoren dat transport duurder maakt. Het prijsopdrijvende effect als gevolg van de nul-emissiezone is daarom naar verwachting beperkt. Bovendien is er een overgangsregeling en zijn er ontheffingen mogelijk, waardoor investeren in nul-emissievoertuigen ook nog niet direct hoeft. De verwachting is dat er door de komst van de zone en door ondernemers die nu wel investeren in nul-emissie vervoer, de prijzen van nul-emissievoertuigen mogelijk gaan dalen en er een goede tweedehands markt van elektrische voertuigen gaat ontstaan. Daardoor komen er steeds meer mogelijkheden en wordt investeren in nul-emissie vervoer voor iedere ondernemer gunstiger. Het flankerende pakket in Gouda kan er wellicht voor zorgen dat ondernemers met een andere manier van vervoeren zelfs lagere kosten voor transport gaan maken, of ondernemers helpen om de transitie naar nul-emissie vervoer goed te maken. Samen met Gouda zijn er ongeveer 30 gemeenten in Nederland die de zone invoeren, waarvan diverse in omliggende steden als Alphen aan den Rijn, Leiden, Delft, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Daardoor is de verwachting dat ook voor inwoners

van de binnenstad voldoende keuze overblijft tegen redelijke prijzen om hun pand te onderhouden.

9. Het college kan niet garanderen dat er geen netcongestie komt op de markt. Wel wordt de mogelijkheid onderzocht om de huidige aansluiting op de markt te verzwaren en voor te bereiden op de toekomst. Er komen ook steeds meer oplossingen die de problemen van netcongestie inperken. Maar als er toch sprake is van netcongestie waardoor laden van voertuigen niet mogelijk is, dan zijn er ontheffingsmogelijkheden. Ondernemers moeten hoe dan ook eerst controleren of de laadinfra mogelijkheden voldoende voorzien in de behoefte, voordat ze investeren in elektrische voertuigen. Zij kunnen hierbij hulp krijgen vanuit de logistiek makelaar.
10. Ja, dit kan een reden zijn voor de hardheidsclausule. Het college nodigt marktkoopliden uit om in gesprek te gaan met de gemeente, waarbij het uitgangspunt is dat er voor meerdere jaren een perspectief geboden kan worden. Dus ook vanaf 2028 en verder.
11. Er wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen (15.3 en 35.5). Het college heeft in de reactie bedoeld dat het trekgewicht van een elektrische vrachtauto voor de genoemde situaties van de indieners van de zienswijzen in technische zin geen belemmering is. In de beleidsregels is voorzien in de situaties waar geen emissieloos voertuig beschikbaar is (artikel 6 van de beleidsregels). Daarin is uitgewerkt dat voor N2 vrachtvoertuigen (met voertuiggewicht tot 7.500kg) ontheffing kan worden aangevraagd indien kan worden aangetoond dat de ondernemer (vanwege zijn verkoopwagen) meer dan 3.000kg aan trekgewicht nodig heeft. Voor N2 voertuigen die zwaarder zijn dan 7.500kg en de N3 voertuigen (zwaarder dan 12 ton) is de drempel voor het verkrijgen van een ontheffing 50 ton aan trekgewicht. Ontheffingen op grond van artikel 6 hebben landelijke werking.
12. De formerende partijen hebben aangegeven te bezien op welke manier het instellen van nul-emissiezones kan worden uitgesteld, onder andere om uitzonderingen voor bijvoorbeeld ondernemers landelijk te kunnen regelen (standaardiseren). De formerende partijen bevestigen tegelijkertijd dat het instellen van een nul-emissiezone een gemeentelijk besluit is en blijft.
Het college is van oordeel dat de uitzonderingen (ontheffingen) die voor ondernemers met het landelijk geharmoniseerde beleidsregels gelden en mogelijk zijn gemaakt, in combinatie met het lokale maatwerk, voldoende ruimte en handelingsperspectief voor Goudse ondernemers bieden. Bovendien blijven de klimaatdoelstellingen overeind en uitstel van de zone heeft daar een negatieve invloed op.
Uitstel van de invoering is naar het oordeel van het college ongewenst, mede omdat een groot deel van de voertuigeigenaren inmiddels heeft geïnvesteerd in de schoonste diesels (zodat ze gebruik kunnen maken van overgangsregelingen tot maximaal 2030) of de overstap naar elektrisch inmiddels hebben gemaakt. Uitstel zorgt voor onduidelijkheid en doet geen recht aan de gemaakte besluiten die de gemeente eerder heeft gemaakt. Ook doet het geen recht aan de landelijke afspraken uit de uitvoeringsagenda zero-emissie stadslogistiek met de sector en branchepartijen.

Het mandaat voor het nemen van het besluit voor de gemeente blijft, zoals opgenomen in het hoofdlijnenakkoord, een exclusieve bevoegdheid van gemeenten en wordt vooralsnog niet teruggedraaid. Alle deelnemende gemeenten hebben inmiddels aangegeven niet te willen afwijken van de eigen gemeentelijke planning. Dit is bekrachtigd met een gezamenlijk bericht/statement vanuit VNG. Ook samenwerkende branchepartijen in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek pleiten vast te houden aan gemaakte afspraken, zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN).

13. Het college is bekend met 2 gemeenten die daadwerkelijk een vorm van een generieke ontheffing hebben ingevoerd voor de ambulante handel, namelijk Rotterdam en Maastricht. Daarnaast hebben ongeveer 5 andere gemeenten gemeld hier serieus naar te kijken.
14. Een generieke ontheffing voor de ambulante handel is door het college overwogen. Omdat het college ervoor kiest om in te zetten op maatwerk bij de ondersteuning van ondernemers in de transitie naar emissieloos vervoer, maakt het college vooralsnog geen gebruik van de mogelijkheid om lokale generieke ontheffingen toe te voegen. Vanuit de beleidsregels en het flankerend pakket is er veel mogelijk voor ondernemers om te blijven ondernemen in de Goudse binnenstad. Daarin is bijvoorbeeld specifieke aandacht voor de sector ambulante handel. We voeren constructieve gesprekken met de ambulante handel en er is vertrouwen uitgesproken richting de gemeente.
15. Het is nog niet bekend welk deel daadwerkelijk gaat investeren in nul-emissievoertuigen. Investeren is ook geen vereiste om alsnog de stad in te kunnen. De gemeente ondersteunt ondernemers om de transitie op termijn op een goede manier te kunnen maken en waar dat niet kan wordt maatwerk geboden via ontheffingen.