

Aan de fracties van Stadspartij Nijmegen en VVD
t.a.v. mevrouw R. Thomassen en
mevrouw S. Buursink-de Graaf

Postadres
Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon
Frederike Schneider
f.schneider@nijmegen.nl
T 024 – 329

Ons kenmerk
Z23.158234

Bijlage(n)
Bijgevoegd: Ja

Datum 19 december 2023
Onderwerp Beantwoording schriftelijke vragen
"zorgen rond de zero-emissiezones"

Geachte mevrouw Thomassen en mevrouw Buursink-de Graaf,

Middels deze brief beantwoorden wij uw vragen zoals gesteld op 8 november 2023 met als onderwerp "Zorgen rond de zero-emissiezones".

In aanvulling op deze beantwoording zal in januari een raadsinformatiebrief gedeeld worden over de stand van zaken omtrent de zero-emissiezones stadslogistiek (hierna: ZES). De raadsinformatiebrief biedt meer context en gaat nader in over de stand van zaken omtrent de invoering van de ZES.

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?*

In principe volgt Nijmegen het landelijke beleid. Het streven is om zoveel mogelijk één landelijk beleid te hanteren zodat ondernemers niet met verschillende regelgevingen per stad te maken krijgen. Het landelijke beleid heeft als inzet om onbedoelde negatieve gevolgen van de ZES te voorkomen. Er wordt daarom rekening gehouden met de meest voorkomende knelpunten die ondernemers ervaren bij de transitie naar zero-emissie logistiek. Als er specifieke Nijmeegse problematiek is, die niet landelijk in andere steden gevoeld wordt, dan kan dat een reden zijn om aanvullend gemeentelijk beleid op te nemen.

Specifieke behoeften en onbedoelde gevolgen van de invoering proberen wij in aanloop naar de ZES al zoveel mogelijk in beeld te krijgen, zodat we hier bij voorbaat op in kunnen spelen. Er vindt een doorlopende campagne plaats om ondernemers en bedrijven te informeren, met daarbij de uitnodiging om in gesprek te gaan met onze zero-emissieadviseur. Elk bedrijf is anders en kan inderdaad specifieke behoeften en mogelijkheden hebben. Vandaar dat in het advies maatwerk geboden wordt.

Verder is er voor de invoering van de ZES een verkeersbesluit nodig. Deze zal in concept, samen met het ontheffingenbeleid, in januari 2024 worden gepubliceerd. Iedereen heeft dan de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen (zie ook beantwoording vraag

4). Zo worden mogelijke knelpunten en zwaarwegende zorgen opgehaald. Afhankelijk van de reacties kunnen dan zo nodig de concept stukken aangepast worden en lokale maatregelen opgenomen worden.

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?*

Ons streven is om zo min mogelijk lokale maatregelen in het ontheffingenbeleid op te nemen, tenzij wij specifiek Nijmeegse problemen tegenkomen. Vooralsnog is dit niet het geval. Zie ook beantwoording vorige vraag.

In de raadsinformatiebrief van januari 2024 geven we een overzicht van de ontwikkelingen van afgelopen jaar en een terugkoppeling van de opgehaalde vragen en behoeftes van ondernemers.

3. *Hoe en wanneer wil de gemeente extra gemeentelijke ontheffingsgronden gaan uitwerken en implementeren?*

Momenteel wordt het landelijke ontheffingenbeleid uitgewerkt. Deze zal in concept dit jaar (2023) nog gedeeld worden met alle gemeenten. Parallel hieraan zijn gemeenten zelf bezig om waar nodig gemeentelijke ontheffingsgronden uit te werken. Zo ook de gemeente Nijmegen. Wij streven ernaar om in januari 2024 het concept ontheffingenbeleid samen met het concept verkeersbesluit te publiceren. Eventuele gemeentelijke ontheffingsgronden zullen hierin meegenomen worden.

4. *Hoe ziet de participatie naar het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid eruit?*

Het communicatieplan rondom het publiceren van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid voor de ZES is met name gericht op informeren. Dit is de eerste trede van de participatieladder. Een uitgebreidere participatie is niet voorzien in het traject van de verkeersbesluiten. Dit omdat het besluit om in Nijmegen ZES in te voeren al is genomen. Een uitgebreid participatie-traject is van toepassing wanneer inwoners en ondernemers invloed hebben op een besluit. Dat is voor de ZES niet het geval. Waar inwoners en ondernemers wel reactie op kunnen geven is het concept verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid.

In voorbereiding op de publicatie van het concept verkeersbesluit is het van belang dat ondernemers en inwoners ervan op de hoogte zijn dat er een inspraakperiode is, hoe zienswijzen ingediend kunnen worden en wat met de reacties wordt gedaan. Hiervoor zal een brief worden gestuurd en zullen webinars georganiseerd worden.

Voor het verkeersbesluit en de ontheffingen wordt namelijk een uitgebreide zienswijze gevolgd. In deze procedure heeft iedereen de mogelijkheid om zijn/haar mening te geven over het voorgenomen verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid. De planning voorziet erin om het concept-verkeersbesluit en ontheffingenbeleid in januari 2024 te publiceren. Tijdens de inspraakperiode van zes weken kan men zienswijzen indienen. Dit betekent dat iedereen een reactie/mening kan geven, zowel positief als negatief. De uitgebreide zienswijze voorziet erin dat de reacties zowel schriftelijk als mondeling kunnen. Alle opmerkingen worden verwerkt en voorzien van een reactie. Afhankelijk van de reacties kunnen dan wijzigingen en aanvullingen komen op het concept stukken.

- a. *Hoe kunnen ondernemers in dat traject hun zorgen kwijt, die ook blijven bestaan na een gesprek met de ZE-adviseur?*

Ondernemers kunnen in het traject ook hun zorgen kwijt bij brancheverenigingen en het zero-emissieloket van het Ministerie van I&W (opwegnaarzes.nl). De zero-emissie adviseur ondersteunt en denkt mee met de ondernemer om een geschikt alternatief of oplossing te vinden. Veelal zijn de vragen van ondernemers maatwerk. Zorgen die blijven bestaan na een gesprek met de zero-emissie adviseur worden teruggekoppeld aan de beleidsadviseur voor de ZES en zo nodig de betreffende wethouder. Daarnaast zal er in aanloop naar de publicatie van het verkeersbesluit ook de mogelijkheid zijn om in gesprek te gaan met betreffende wethouder(s) gedurende verschillende webinars.

Structurele en veelvoorkomende zorgen die specifiek voor Nijmegen gelden kunnen aanleiding zijn om het flankerende beleid voor de ZES en, zo nodig, het gemeentelijke ontheffingenbeleid aan te passen. Flankerend beleid is bijvoorbeeld het gemeentelijke beleid rondom logistieke hubs en laadinfrastructuur.

- 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?*

In de raadsinformatiebrief van januari 2024 geven we een overzicht van de ontwikkelingen van afgelopen jaar en een terugkoppeling van de opgehaalde vragen en behoeftes van ondernemers.

Daarnaast wordt het verkeersbesluit eerst in concept gepubliceerd en er is een uitgebreide inspraakprocedure aan verbonden (zie beantwoording vraag 4). De beantwoording met onze reactie wordt openbaar gemaakt.

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?*

De uitgebreide zienswijze op het concept-verkeersbesluit en ontheffingenbeleid is van groot belang om vóór de invoering van de ZES al in te kunnen spelen op mogelijke problemen. Voor iedere gemeente geldt daarnaast een hardheidsclausule om in niet-voorzienbare individuele gevallen van het beleid af te wijken. Deze clausule biedt de mogelijkheid tot maatwerk na de invoering van de ZES. Het gaat hierbij om een uitzonderlijke ontheffing die door de gemeente kan worden verleend. De voorwaarden voor deze ontheffing (o.a. geldigheid) zijn afhankelijk van de specifieke casus. Dergelijke ontheffingen zullen door het college moeten worden vastgesteld.

De huidige organisatie met de zero-emissieadviseur en daarmee de korte lijnen richting de gemeente zullen ook na de invoering van de ZES blijven bestaan. Zo kunnen mogelijke problemen en knelpunten tijdig herkend worden. Bij structurele problemen kan het flankerende beleid voor de ZES en, zo nodig, het gemeentelijke ontheffingenbeleid aangepast worden.

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?*

Laadvoorzieningen in de openbare ruimte

De behoefte aan laadinfrastructuur neemt sneller dan verwacht toe. De gemeente heeft het realisatie-proces geoptimaliseerd waardoor er dit jaar meer dan 150 laadpalen geplaatst worden in de openbare ruimte, tegenover 50 in 2022. Deze groei zet door in 2024. De zorgen over een structureel tekort aan laadpalen in de openbare ruimte herkennen wij niet. Bij aanvragen voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte voldoen de meeste locaties en kunnen de gewenste laadpalen geplaatst worden. In sommige gevallen moet de locatie enigszins aangepast worden, maar is de netcapaciteit vooralsnog geen knelpunt.

Laadvoorzieningen op eigen terrein

Voor het realiseren van laadvoorzieningen op eigen terrein ontvangen wij wel het signaal dat de netcongestie een punt van zorg is. Dit geldt met name voor het realiseren van snelladers. Snelladers zijn laadpunten met een veel hoger laadvermogen, waardoor je minder lang hoeft op te laden. Dit kost echter ook meer stroom en daarmee een hogere netcapaciteit. Grootverbruikers die snelladers willen realiseren lopen daarmee sneller tegen netcongestie aan.

Het capaciteitsprobleem wordt gemonitord door middel van prognoses van Stichting ElaadNL en onderzoeken van de GO-RAL (Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel). Maatregelen vanuit de gemeente en provincie zijn onder andere het aanbieden van subsidies voor het plaatsen van laadinfrastructuur op private grond. Het delen van laadinfrastructuur wordt daarbij ook aangemoedigd. De GO-RAL heeft hiervoor een bedrijvenaanpak ontwikkeld. De Griftdijk is hiervoor een pilotlocatie. Wij zijn deze pilot aan het uitbreiden naar meerdere locaties omdat we de noodzaak zien om samen met bedrijven tot een zo goed mogelijke samenwerking te komen. Binnen het project 'Smart energy hubs' wordt bijvoorbeeld gezocht naar gezamenlijke oplossingen voor ondernemers. Denk daarbij aan een semipubliek toegankelijk laadplein op het terrein van een bedrijf waar ook externen toegang tot hebben.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester