

Ontwerpverkeersbesluit 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 afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb),

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:

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;

in 2014 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek¹ (hierna: GDZES) is gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten, waaronder Enschede;

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

de gemeente in juni 2017 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekende²;

het doel van de GDZES is om de uitstoot van CO₂, NOx en fijnstof als gevolg van het stadsverkeer te minimaliseren en daarnaast door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast te willen beperken;

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

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;

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

in juli 2018, in het coalitieakkoord 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;

in 2019 een scenarioadvies aan de gemeenteraad volgde om te komen tot nul-emissie binnenstadsdistributie;

in de motie “Zero Emissie Binnenstad Distributie”³ (Zomernota 2019) wordt opgeroepen om met een voorstel te komen om over te gaan tot invoering van een nul-emissiezone in 2025;

deze maatregel onderdeel uitmaakt van het gesloten Klimaatakkoord⁴ waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen voor de verduurzaming in logistiek;

het door de gemeente Enschede mede ondertekende 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;

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

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

in het ‘besluit harmonisatie nul-emissiezones’⁵ van 29 oktober 2019 het RVV 1990, het BABW en het Kentekenreglement per 1 januari 2020 gewijzigd zijn (Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019);

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

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;

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

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;

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

de gemeente Enschede deelneemt aan het realiseren van deze afspraak;

in de door de raad vastgestelde 'Mobiliteitsvisie Enschede: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar'⁶ staat dat we de aantrekkelijkheid van de binnenstad willen vergroten door invoering van een nul-emissiezone;

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 voorstel⁷ van burgemeester en wethouders d.d. 7 april 2021, met inachtneming van het aangenomen amendement J, heeft besproken;

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 voor hen 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 toepassen (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 (bijlage 2).
6. Kennis te nemen van de evaluatie toegangsbeleid (bijlage 3) en in te stemmen met de uitgangspunten voor herziening toegangsbeleid tot het stadserf (zie bijlage 4) 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 (voorstel 1) de uitvoering van het flankerende pakket (voorstel 5) te betrekken bij de integrale afweging zomernota;

de hierboven omschreven maatregelen aansluiten op de Kamerbrief van de Minister van Klimaat en Energie d.d. 26 april 2023⁸ over de voorjaarsbesluitvorming Klimaat;

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

in het regeerprogramma kabinet-Schoof van 13 september 2024⁹ staat opgenomen dat wordt gezien in hoeverre invoering van de zones kan worden uitgesteld om onder andere te komen tot een uniform toegangsregime;

de gemeenteraad van Enschede op 30 september 2024¹⁰ en nogmaals op 11 november 2024¹¹ heeft aangegeven door te willen gaan met het voornemen tot invoering;

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:

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

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 volgens de landelijke harmonisatie van de Milieuzones en nul-emissiezones;

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;

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

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;

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

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

- Investeren in invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek ter grootte van de voetgangerszone binnenstad tot belangrijke collectieve baten op het gebied van milieu en klimaat,
- Investeren in invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek ter grootte van de voetgangerszone Binnenstad 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 stimuleren zijn randvoorwaardelijk voor succesvolle implementatie van een nul-emissiezone;

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

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;

we voor het invoeren van de zero-emissiezone kiezen voor een uitgebreide openbare procedure, waardoor zienswijze voor het definitieve verkeersbesluit kunnen worden ingediend;

het College op 7 januari 2025 uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4. van de Awb van toepassing heeft verklaard op dit verkeersbesluit;

Effectonderzoek:

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

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;

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;

dit rapport als bijlage is toegevoegd aan dit ontwerpbesluit;

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);

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

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%);

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%);

de nul-emissiezone in Enschede draagt vanwege vermindering van de verkeersuitstoot bij aan daling van achtergrondconcentraties vanwege de invoering van ZE-zones in 30 tot 40 gemeenten, zoals opgenomen in het nationale Klimaatakkoord.

op het gebied van geluid wordt niet verwacht dat negatieve geluidseffecten optreden op wegen waar niet harder 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;

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 wordt niet verwacht dat de maatregel voor omrijdeffecten zal zorgen van verkeer dat om de nul-emissiezone heen gaat rijden;

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:

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;

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 vrachtvoertuigen in de vastgestelde nul-emissiezone;

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 stond;

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;

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;

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;

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;

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;

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;

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;

ter ondersteuning van de ondernemers mogelijk 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;

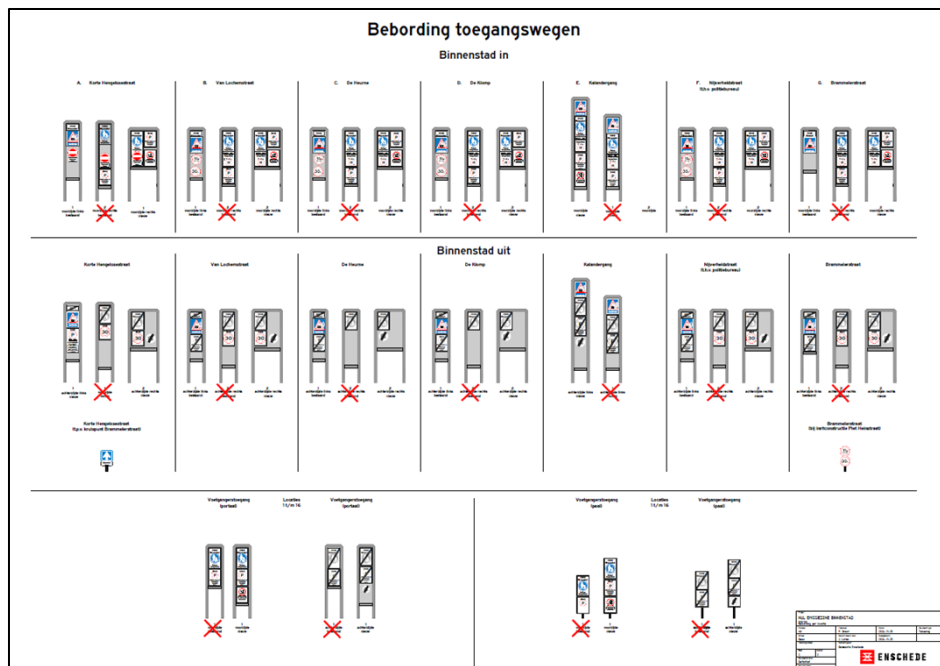
Uitvoering en situatieschetsen:

door middel van het plaatsen van bord C22c en 22d 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 een uitzondering wordt gemaakt voor emissieloze voertuigen;

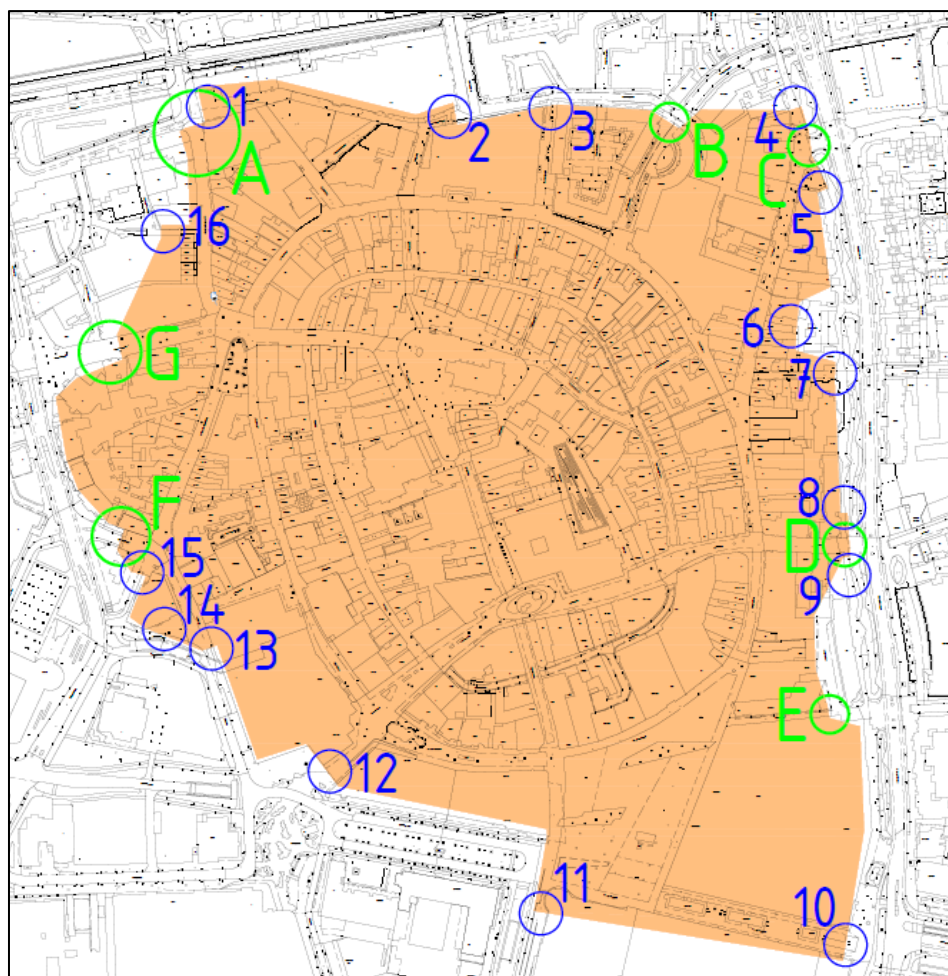
het gebied waarin de betrokken wegen zijn gelegen waarop deze maatregel van kracht is, is weergegeven op de in dit besluit opgenomen situatieschetsen;

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;

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



Figuur 1 - Bebording toegangswegen. Zie losse bijlage voor grote versie.



Figuur 2 - Omvang zero-emissiezone en locaties borden. Zie losse bijlage voor grote versie.

Ontheffingenbeleid:

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;

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

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

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

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

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

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

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;

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;

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

Handhaving:

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;

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

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;

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

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;

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;

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;

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;

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

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

Belangenafweging:

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;

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;

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;

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;

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

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;

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;

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

voorbeelden van deze maatregelen zijn:

- Het tijdig nemen van een ontwerpbesluit
- 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.

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;

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;

dat met betrekking tot het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen overleg is gevoerd met de gemandateerde verkeersadviseur van de politie ingevolge artikel 24 van het BABW 1990, hij is op de hoogte van de uit te voeren maatregelen.

Het ontwerpbesluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Enschede is voornemens 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 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 Hengelsestraat
 - 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-opleggertrekkers 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.

Bekendmaking en zienswijzen

Bekendmaking van dit ontwerp-verkeersbesluit zal geschieden op de voorgeschreven wijze, namelijk via het huis-aan-huis blad en het gemeenteblad.

Daarnaast wordt er een informatiebijeenkomst georganiseerd op woensdag 22 januari om 17:00u op het stadhuis van Enschede (Langestraat 21). Hier wordt het verkeersbesluit nader toegelicht en bestaat de mogelijkheid om met de gemeente informeel in gesprek te gaan.

Tegen dit ontwerp-verkeersbesluit kan binnen 6 weken na de datum van publicatie een zienswijze worden ingediend. De zienswijze kan worden ingediend bij Burgemeester en Wethouders van Enschede. Dit kan op drie manieren:

- 1) Schiftelijk naar Burgemeester en Wethouders van Enschede, tav verkeersbesluit zero-emissiezone , postbus 20, 7500 AA te Enschede.

De schriftelijke zienswijze dient te zijn ondertekend en bevat tenminste het volgende:

- uw naam en adres;
 - de datum waarop u het bezwaarschrift schrijft;
 - Het kenmerk van het ontwerp-verkeersbesluit (BV24000502)
 - een omschrijving van het besluit waarop uw zienswijze van toepassing is;
 - de reden waarom u het er niet mee eens bent;
 - uw handtekening.
- 2) Digitaal via <https://www.enschede.nl/zero-emissiezone>
 - 3) Mondeling door een afspraak te maken bij het Hulploket Domein Fysiek. Bel hiervoor naar het vijfcijferige telefoonnummer 14 053

Aldus vastgesteld op 7 januari 2025 te Enschede

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

G.E.S. Walgemoet

Afdelingshoofd afdeling Vergunnen

Bijlagen

- 1 2024-11-25_Centrumgebied_Nul-Emissiezone_bebordingsplan-Overzicht
- 2 2024-11-25_Centrumgebied_Nul-Emissiezone_bebordingsplan
- 3 Effectonderzoek ZE-zone gemeente Enschede
- 4 Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Enschede
- 5 Leeswijzer ontwerpverkeersbesluit zero-emissiezone

In afschrift aan:

- Politie Oost-Nederland, district Twente
- Brandweer Twente
- Ambulance Oost
- Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer