

***Nota van
beantwoording
zienswijzen***

**Zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit
invoering nul-emissiezone in Gouda**

Status: vastgesteld 11/6/2024
Versienummer: 1

Inhoudsopgave

1

1	Inleiding	4
1.1	<i>Status zienswijzennota</i>	4
1.2	<i>Procedure invoering nul-emissiezone Gouda</i>	4
1.3	<i>Ingekomen zienswijzen</i>	4
1.4	<i>Bescherming persoonsgegevens</i>	4
2	Samenvatting	5
2.1	<i>Ingekomen zienswijzen</i>	5
2.2	<i>Reactie en conclusie van het college</i>	5
3	Zienswijzen	7
1.	<i>Zienswijze van Indiener 1 (25/01/2024)</i>	7
2.	<i>Zienswijze van Indiener 2 (25/01/2024)</i>	7
3.	<i>Zienswijze van Indiener 3 (28/01/2024)</i>	7
4.	<i>Zienswijze van Indiener 4 (6/2/2024)</i>	9
5.	<i>Zienswijze van Indiener 5 (7/02/2024)</i>	10
6.	<i>Zienswijze van Indiener 6 (8/02/2024)</i>	10
7.	<i>Zienswijze van Indiener 7 (13/02/2024)</i>	11
8.	<i>Zienswijze van Indiener 8 (14/02/2024)</i>	11
9.	<i>Zienswijze van Indiener 9 (16/02/2024)</i>	12
10.	<i>Zienswijze van Indiener 10 (19/02/2024)</i>	13
11.	<i>Zienswijze van Indiener 11 (19/02/2024)</i>	13
12.	<i>Zienswijze van Indiener 12 (19/02/2024)</i>	14
13.	<i>Zienswijze van Indiener 13 (21/02/2024)</i>	14
14.	<i>Zienswijze van Indiener 14 (24/02/2024)</i>	15
15.	<i>Zienswijze van Indiener 15 (24/02/2024)</i>	16
16.	<i>Zienswijze van Indiener 16 (24/02/2024)</i>	17
17.	<i>Zienswijze van Indiener 17 (28/02/2024)</i>	19
18.	<i>Zienswijze van Indiener 18 (29/02/2024)</i>	20
19.	<i>Zienswijze van Indiener 19 (1/03/2024)</i>	23
20.	<i>Zienswijze van Indiener 20 (3/03/2024)</i>	25
21.	<i>Zienswijze van Indiener 21 (4/03/2024)</i>	26
22.	<i>Zienswijze van Indiener 22 (5/03/2024)</i>	27
23.	<i>Zienswijze van Indiener 23 (5/03/2024)</i>	28
24.	<i>Zienswijze van Indiener 24 (5/03/2024)</i>	30
25.	<i>Zienswijze van Indiener 25 (5/03/2024)</i>	30
26.	<i>Zienswijze van Indiener 26 (5/03/2024)</i>	30
27.	<i>Zienswijze van Indiener 27 (5/03/2024)</i>	31
28.	<i>Zienswijze van Indiener 28 (5/03/2024)</i>	32

<i>29. Zienswijze van Indiener 29 (5/03/2024)</i>	32
<i>30. Zienswijze van Indiener 30 (5/03/2024)</i>	32
<i>31. Zienswijze van Indiener 31 (5/03/2024)</i>	32
<i>32. Zienswijze van Indiener 32 (5/03/2024)</i>	33
<i>33. Zienswijze van Indiener 33 (5/03/2024)</i>	33
<i>34. Zienswijze van Indiener 34 (6/03/2024)</i>	33
<i>35. Zienswijze van Indiener 35 (6/03/2024)</i>	34
<i>36. Zienswijze van Indiener 36 (6/03/2024)</i>	36
<i>37. Zienswijze van Indiener 37 (6/03/2024)</i>	36
<i>38. Zienswijze van Indiener 38 (6/03/2024)</i>	37
<i>39. Zienswijze van Indiener 39 (6/03/2024)</i>	37
<i>40. Zienswijze van Indiener 40 (6/03/2024)</i>	39
<i>41. Zienswijze van Indiener 41 (6/03/2024)</i>	39
<i>42. Zienswijze van Indiener 42 (6/03/2024)</i>	40
<i>43. Zienswijze van Indiener 43 (6/03/2024)</i>	40
<i>44. Zienswijze van Indiener 44 (6/03/2024)</i>	41

1 Inleiding

1.1 Status nota van beantwoording

Deze nota van beantwoording hoort bij het ontwerp-verkeersbesluit voor het stapsgewijs invoeren van een nul-emissiezone voor stadslogistiek in de binnenstad van Gouda. Het ontwerp-verkeersbesluit is nodig om vanaf 1 januari 2025 een nul-emissiezone in de binnenstad (het gebied binnen de singels) in te stellen. Bij het ontwerp-verkeersbesluit is ook het concept-ontheffingenbeleid met de overgangsregeling ter inzage gelegd. Dit ontheffingenbeleid is gebaseerd op het landelijk beleid van de 29 steden die ook zo'n zone gaan invoeren.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 van deze nota van beantwoording beschrijft de verdere procedure voor het instellen van de nul-emissiezone. In hoofdstuk 2 staat een samenvatting van de nota van beantwoording. Hoofdstuk 3 bevat alle ontvangen zienswijzen en de reactie daarop van het college.

1.2 Procedure invoering nul-emissiezone Gouda

Voor de vaststelling van het verkeersbesluit is in het kader van de Algemene inspraak- en participatieverordening de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gevolgd. Dit betekent dat de volgende stappen zijn genomen:

Zienswijzenronde

Het ontwerp-verkeersbesluit en het concept-ontheffingenbeleid lagen na publicatie van 24 januari t/m 6 maart 2024 ter inzage. In deze periode kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. Op 6 februari 2024 heeft de gemeente een informatieavond georganiseerd over de invoering van de nul-emissiezone. Hierbij waren ongeveer 90 ondernemers vanuit Gouda en omgeving aanwezig. Tijdens deze avond werd uitgelegd wat de gevolgen van de zone zijn, welke mogelijkheden er zijn tot ontheffing, vrijstelling of overgangsregeling, en werd de zienswijzeprocedure besproken. Er was ook gelegenheid om vragen te stellen en de aanwezigen kregen informatie over waar zij terecht kunnen voor meer informatie op maat.

Vaststelling

Na de zienswijzenronde stelt het college het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid vast. Het college weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee.

1.3 Ingekomen zienswijzen

In totaal zijn 44 zienswijzen binnengekomen. Alle zienswijzen zijn schriftelijk ingediend, er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

1.4 Bescherming persoonsgegevens

In verband met de bescherming van de persoonsgegevens zijn de namen van de indieners van een zienswijze in deze nota geanonimiseerd.

2 Samenvatting

2.1 Ingekomen zienswijzen

Er zijn 44 zienswijzen ingediend. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel. Dit geeft het college inzicht in de specifieke belangen en zorgen die er spelen. Ook helpt dit het college om de juiste overwegingen mee te nemen in de besluitvorming. Zo kan het college tot een goed doordacht en gemotiveerd besluit komen.

Vooraf (vertegenwoordigers van) ondernemers in de binnenstad (winkeliers) en ondernemers (vertegenwoordigers) van de ambulante handel in Gouda hebben zienswijzen ingediend. Daarnaast hebben een aantal dienstverleners (schilders, installateurs) en ondernemers in de bouw zienswijzen ingediend. Er zijn geen zienswijzen ingediend door vervoerders, verladers of logistieke dienstverleners.

Inhoud van de zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn door het college zorgvuldig gelezen. Een deel van de indieners is positief gestemd over de ambitie, maar de meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregel. De zorgen en kritiek gaan onder andere over:

- De haalbaarheid van de nul-emissiezone, vooral op basis van de financiële gevolgen voor indieners.
- De beschikbaarheid van nul-emissie voertuigen en laadpalen.
- De wettelijke bepalingen, de landelijke vrijstellingen, de beschikbaarheid van subsidies.
- Het voorgenomen beleid voor ontheffingen.
- De onderbouwing, redelijkheid en belangenafweging van de maatregel, flankerende maatregelen en andere luchtvervuilende partijen.

2.2 Reactie en conclusie van het college

De opsomming hierboven bevat de belangrijkste onderwerpen die door de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle ingediende zienswijzen. Per zienswijze geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen.

Wijzigingen verkeersbesluit

De ingediende zienswijzen hebben het college doen besluiten het verkeersbesluit op één punt inhoudelijk te wijzigen ten opzichte van het Ontwerp-verkeersbesluit. Dit betreft het ontheffen van vrachtwagens met een Datum Eerste Toelating van tussen 1 januari 2017 en 31 december 2019. In afwijking van het ontwerp-verkeersbesluit wordt mede naar aanleiding van de zienswijzen voorgesteld om deze voortuigeigenaren een landelijke ontheffing te verlenen tot 1 januari 2028. Ook zijn de teksten in het verkeersbesluit hier en daar verduidelijkt en aangescherpt.

Wijzigingen ontheffingenbeleid

De ingediende zienswijzen hebben ook geleid tot een aanpassing van het 'Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Gouda 2025'. Dit ontheffingenbeleid wordt tegelijkertijd met het verkeersbesluit door het college vastgesteld.

De aanpassingen in het ontheffingenbeleid zijn zowel inhoudelijk als redactioneel van aard. De inhoudelijke wijzigingen betreffen het verruimen van de ontheffing art. 12: *Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden*. In het concept ontheffingenbeleid ging het nog om (art. 4): *Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met dreigend faillissement*. Kort gezegd hoeft er nu geen sprake meer te zijn van een 'dreigend faillissement' en kan een ontheffing worden verleend "indien wordt aangetoond dat de bedrijfseconomische omstandigheden van het bedrijf in verband met aanschafkosten van een emissieloos voertuig dit noodzakelijk maakt". Ook is de voorwaarde dat de ontheffing maximaal 3 keer voor 1 jaar kan worden verleend geschrapt.

Daarnaast zijn er redactionele en verduidelijkende aanscherpingen. Dit omvat bijvoorbeeld een toelichtend voorbeeld bij de afwijkingsmogelijkheid (art. 13), dat in gaat op de wijze hoe de gemeente Gouda om kan gaan met gevallen waar er sprake is van netcongestie. Ook de weigerings- en intrekingsgronden voor langdurige ontheffingen (art. 15) zijn verduidelijkt. Verder is verduidelijkt dat de ontheffing voor particulier gebruik kan worden aangevraagd en dat een afgegeven ontheffing per 31 december 2027 in principe vervalt. De gemeente bekijkt in 2026 de mogelijkheden om de ontheffing voor particulier gebruik te verlengen en in welke vorm. Dit hangt ook af van landelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld als het Rijk in het reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) de mogelijkheid biedt aan gemeenten om nul-emissiezones uit te breiden naar particuliere bestelauto's.

Definitief verkeersbesluit

Het college is ervan overtuigd dat met het instellen van een nul-emissiezone, naast vermindering van de CO₂-uitstoot, bijgedragen wordt aan zowel een verbeterde luchtkwaliteit als het verminderen van geluid. Dit sluit aan bij de doelstelling van de Omgevingswet voor een goede fysieke leefomgeving. De maatregel van een nul-emissiezone is ook opgenomen in het maatregelenoverzicht van het Schone Lucht Akkoord zoals dat door de gemeente is ondertekend.

Ondanks mogelijke nadelige economische gevolgen voor individuen of bedrijven, geeft het college voorrang aan de verwachte positieve effecten op het milieu door de invoering van de nul-emissiezone. Door de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden, [het onlangs vastgestelde lokale flankerende maatregelenpakket](#) en de (landelijke) subsidies en fiscale maatregelen stelt het college dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden. Dit biedt namelijk veel opties hoe we individuele ondernemers (ook financieel) kunnen ondersteunen. De maatregel van het invoeren van de zone staat daarom naar het oordeel van het college in goede verhouding tot de gestelde doelen. Het college verwacht daarnaast dat vervoerders, logistiek dienstverleners en verladers goed om kunnen gaan met de aangekondigde maatregel, aangezien zij geen zienswijzen hebben ingediend en hun brancheorganisaties de landelijke uitvoeringsagenda nul-emissie stadslogistiek hebben ondertekend.

Het college neemt dan ook het definitieve besluit om de nul-emissiezone voor een specifieke categorie voertuigen vanaf 1 januari 2025 stapsgewijs in te voeren als eerste stap op weg naar schonere lucht in de binnenstad.

Zorgvuldige invoering en monitoring

Het college begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie om een aanpassing vraagt en in het begin voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zal het college zorgen voor een soepele overgang:

- Naast alle eerdere communicatie en informatie die ondernemers hebben ontvangen, worden ook in de tweede helft van 2024 eigenaren van bestel- en vrachtoertuigen in Gouda intensief geïnformeerd over de nul-emissiezone. Gratis advies door een logistiek makelaar blijft mogelijk.
- Vragen van inwoners in de binnenstad over de gevolgen van de invoering van de nul-emissiezone voor hun leverancier, aannemers, schilders e.d. zullen op een passende wijze beantwoord worden, bijvoorbeeld via de website van de gemeente
- In de eerste 4 maanden na invoering worden er alleen waarschuwingen gegeven, zodat de eigenaren van bestel- en vrachtauto's kunnen wennen aan de nieuwe toegangseisen. Ook zal er duidelijke bebording geplaatst worden.
- Er wordt een flankerend pakket aan maatregelen uitgevoerd waarmee de gemeente Gouda ondernemers helpt om over te stappen naar slimmere en schonere logistiek.
- Er is aandacht voor maatwerk. Individuele gevallen worden persoonlijk behandeld en er wordt gezocht naar een passende oplossing.

De verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen die met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's op of aan de weg zijn verzameld, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren.

Na de invoering van de maatregel zal monitoring- en evaluatieonderzoek plaatsvinden. Hierbij wordt gekeken naar het aandeel nul-emissievoertuigen dat de zone inrijdt en naar de reductie van de uitstoot van CO₂- en luchtverontreinigende stoffen. Ook wordt gekeken naar het aantal gemaakte bewegingen; het college vindt het belangrijk om niet alleen schonere verplaatsingen te hebben, maar ook minder bewegingen in de binnenstad. Bijvoorbeeld via collectieve distributiesystemen zoals een distributiehuis (dit

is onderdeel van het flankerend maatregelenpakket). Dit helpt om de leefbaarheid in de binnenstad nog verder te verbeteren.

3 Zienswijzen

1. Zienswijze van Indiener 1 (25/01/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Impact op de binnenstad van Gouda: de Gemeente gaat met dit besluit de binnenstad en winkels van Gouda, die toch al op sterven na dood is, de nekslag geven. Dit is de laatste druppel voor veel ondernemers, die niet meer zullen terugkeren.

Reactie

1. In het kader van het verkeerscirculatieplan (hierna: VCP, zie ook goudagoedopweg.nl voor meer informatie) is [uitgebreid onderzoek gedaan naar de economische effecten](#) van de verschillende verkeersmaatregelen. Invoeren van ZES is één van de verkeersmaatregelen die in het VCP waren opgenomen. Uit het [onderzoek](#) volgt dat de omzet in de binnenstad tussen 2018 en 2030 met 20% toeneemt in het scenario met het ingevoerde VCP. Zonder VCP neemt dit aandeel toe met 19%. De belangrijkste factoren die zorgen voor een verhoogde omzet zijn de toename van het aantal inwoners en winkelaanbod en de verbetering van het verblijfsklimaat. De grootste toename in omzet wordt verwacht in het segment 'recreatief'. Juist voor dit segment is het verbeteren van de verblijfsklimaat een belangrijk aangrijpingspunt dat wordt beoogd met de invoering van ZES.

2. Zienswijze van Indiener 2 (25/01/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Ik vind het echt werkelijk ongelofelijk dat de gemeente Gouda de ondernemers verplicht om een elektrisch voertuig á +/- € 50.000,00 Euro aan te schaffen om service en onderhoud te kunnen uitvoeren bij klanten in het centrum van Gouda.
2. Effectiviteit van de nul-emissiezone: Het stoort mij enorm dat een elektrisch voertuig het imago 'groen' heeft, de gemeente is erg duidelijk geïndoctrineerd door de overheid terwijl uit allerlei studies en berichtgeving blijkt dat een diesel auto veel schoner is.

Reactie

1. De investeringskosten van een voertuig is één van de elementen die ondernemers in ogenschouw moeten nemen. Het college is zich ervan bewust dat de investeringen in nul-emissie voertuigen op dit moment hoger liggen dan voor soortgelijke dieselveertuigen. De gebruikskosten van nul-emissie voertuigen zijn echter fors lager, waardoor de meerkosten van de investering zich in de loop van de tijd terugverdienen. De mate waarin verschilt per ondernemer en het gebruik. Ondernemers kunnen voor een bestelbus nog tot 1 januari 2028 een emissieklasse 6 bestelauto gebruiken, zolang die voor 1 januari 2025 op kenteken is gezet. De verwachting is dat de meerkosten op de investering de komende jaren sterk zullen dalen, vooral als ook rekening wordt gehouden met de afbouw van de BPM-vrijstelling dat dieselveertuigen nog hebben.
2. Nul-emissie bestel en vrachtauto's hebben geen uitlaatemissies en dragen daardoor direct bij aan vermindering van klimaatemissies en reductie van schadelijke stoffen in de lucht (stikstof en fijnstof). Een verbrandingsmotor kan daarom qua uitlaatemissies nooit schoner zijn.

3. Zienswijze van Indiener 3 (28/01/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Allereerst moeten we erkennen dat de overstap naar volledig elektrische voertuigen een aanzienlijke investering vergt, wat voor veel ondernemers een financiële last kan

- vormen die moeilijk te dragen is. Dit kan leiden tot hogere operationele kosten en mogelijk zelfs het faillissement van sommige bedrijven, vooral in economisch uitdagende tijden.
2. Laadinfrastructuur: Bovendien is de infrastructuur voor elektrische voertuigen nog niet voldoende ontwikkeld om aan de vraag te voldoen. Het bouwen van voldoende laadpunten in de binnenstad kan jaren duren en kan aanzienlijke kosten met zich meebrengen voor zowel de overheid als bedrijven. Zonder een adequaat laadnetwerk zouden elektrische voertuigen mogelijk niet praktisch zijn voor veel ondernemers, wat hun vermogen om zaken te doen in de binnenstad ernstig zou beperken.
 3. Logistieke uitdagingen en vertragingen: Veel bedrijven vertrouwen op brandstof aangedreven voertuigen vanwege hun betrouwbaarheid, bereik en laadvermogen. Het dwingen van ondernemers om over te schakelen op elektrische voertuigen kan leiden tot logistieke uitdagingen en vertragingen, wat op zijn beurt kan leiden tot hogere kosten en verminderde efficiëntie.
 4. Effectiviteit van de nul-emissiezone: Studies hebben aangetoond dat de meeste luchtverontreiniging afkomstig is van andere bronnen dan bestelwagens, zoals industrieën en huishoudens. Het is dus de vraag of het verbieden van brandstof aangedreven bestelwagens in de binnenstad daadwerkelijk een significante verbetering van de luchtkwaliteit zal opleveren.
 5. Flankerende maatregelen benodigd: In plaats van een rigide nul-emissiezone, pleit ik voor een meer evenwichtige benadering die rekening houdt met de behoeften en uitdagingen van ondernemers, terwijl tegelijkertijd wordt gestreefd naar schonere lucht en een gezondere leefomgeving. Dit kan onder meer inhouden dat de overheid subsidies verstrekt voor de overstap naar elektrische voertuigen, het versnellen van de ontwikkeling van laadinfrastructuur en het stimuleren van innovatie op het gebied van schone brandstoffen. Met een pragmatische aanpak kunnen we streven naar een duurzamere toekomst zonder de economische belangen van ondernemers in gevaar te brengen.

Reactie

1. Het college erkent dat de aanschafkosten / investeringskosten van een nul-emissie bestel of vrachtwagen hoger liggen ten opzichte van een vergelijkbare dieselvariant. Het college beseft ook dat niet het onmogelijke van ondernemers kan worden gevraagd. Daarom is tegelijkertijd met het ontwerpverkeersbesluit ook het ontheffingenbeleid gepubliceerd. Daarin is opgenomen dat ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, een ontheffing kunnen aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. De gemeente is van plan om via het Goudse duurzaamheidsfonds de mogelijkheid te bieden aan ondernemers om voor de aanschaf van nul-emissie voertuigen zakelijke leningen met gunstige tarieven te verstrekken. Deze maatregel is opgenomen in het [flankerend pakket](#), waartoe de gemeente onlangs toe heeft besloten.
2. Goede laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit zijn essentiële voorwaarden om de ambities van uitstootvrij vervoer te kunnen realiseren. Het is het College bekend dat er voor grootverbruikersaansluitingen in Gouda Noord en omgeving sprake is van netcongestie, waardoor het realiseren van een nieuwe grootverbruikersaansluiting of het vergroten van een bestaande aansluiting op korte termijn niet mogelijk is. Dat wil niet zeggen dat de aanleg van laadinfrastructuur op eigen terrein, binnen de huidige aansluiting per definitie onmogelijk is. Door slim te laden (op momenten dat er capaciteit over is) en/of door gebruik te maken van batterijbuffers is het vaak mogelijk om alsnog laadinfrastructuur te realiseren voor een aantal elektrische voertuigen. Het college merkt op dat huidige netcongestie een tijdelijk probleem is dat naar verwachting over enkele jaren is opgelost door de netbeheerder. Voorts wordt opgemerkt dat uit diverse onderzoeken blijkt dat het overgrote deel, ca. 90% van de laadvraag, voor vrachtwagens op depot (eigen terrein) nodig is. De laadvraag voor vrachtwagens in de nul-emissiezone zal daarom zeer beperkt zijn. Voor bestelwagens is dit beeld meer verspreid en is ook laadinfra nodig in woonwijken (en dus ook in de nul-emissiezone). Op aanvraag (www.laadpaalnodig.nl) en op basis van gebruik van bestaande laadpalen worden proactief openbare laadpalen geplaatst. In welke mate een ondernemer hinder ondervindt van netcongestie hangt af van variabelen zoals het aantal en type voertuigen dat de ondernemer heeft; het moment van vervanging van de voertuigen; de elektriciteitsbehoefte en het beschikbare gecontracteerde vermogen van de ondernemer en de mogelijkheden van slimme laadoplossingen en tijdsgebonden flexibele contracten. Daarnaast bezit het merendeel van de bedrijven in Gouda slechts één (76%) of twee (15%) bestel- of vrachtvoertuigen. Het college verwacht dat het merendeel van deze bedrijven binnen de huidige eigen aansluiting met behulp van slimme laadtechnieken en de potentie van tijdsgebonden contracten hun elektrische voertuigen in de nacht kunnen opladen. Een zeer beperkt deel van de bedrijven, namelijk 3%, bezit 5 of meer voertuigen. Deze groep bedrijven heeft een

verhoogde kans om op eigen terrein te maken te krijgen met netcongestie voor hun laadinfrastructuur, omdat zij mogelijk geen verzwaarde netaansluiting kunnen krijgen. De gemeente ondersteunt deze (en andere) bedrijven door niet alleen maatwerkadvies te verstrekken over slimme laadoplossingen, maar ook over de overgangsregeling, ontheffingen en financiering van voertuigen en laadvoorzieningen. Daarnaast faciliteert de Gemeente een mix aan publiek toegankelijke laders verspreid over de stad van reguliere laders en op termijn ook snelladers, die voor iedereen toegankelijk zijn. Het college vertrouwt erop dat met de hiervoor beschreven oplossingen, samen met de verruimde ontheffing voor bakwagens (zie reactie 19.4), de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel kunnen worden beperkt. Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar op korte termijn geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is hangt, zoals hiervoor is toegelicht, af van meerdere factoren en de beoordeling hiervan vergt maatwerk. Het college zal deze situaties beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule).

3. De invoering van ZES gebeurt stapsgewijs. Jongere voertuigen op brandstof vallen onder de overgangsregeling en mogen de komende jaren Gouda nog in (zie ook www.opwegnaarzes.nl/toegangsregels). Het college erkent dat het huidige bereik van elektrische voertuigen en het laadvermogen nog niet voor alle logistieke toepassingen voorzien in het dagelijkse gebruik. Toch neemt het aanbod van voertuigen, merken en de technische mogelijkheden (zoals bereik, laad- en trekvermogen) sterk toe, zoals onder ander blijkt uit het recente landelijke [trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen](#). Bestelvoertuigen met een WLPT-actieradius van meer dan 400 kilometer maakten per juni 2023 13% van het ZE wagenpark uit (WLPT is een internationale geharmoniseerde testmethode om brandstofverbruik en uitlaatemissies te meten). Ten opzichte van (slechts) 3% eind 2022. De gemeente nodigt ondernemers uit om ook na te denken over alternatieve mogelijkheden.
4. De invoering van de nul-emissiezone in Gouda zorgt voor een afname van de uitstoot van vrachtwagens. Het college erkent dat er naast de uitstoot van vracht- en bestelwagens ook andere vervoersmiddelen of bronnen zijn die schadelijke stoffen uitstoten. Het college heeft echter weinig tot geen bevoegdheid om invloed uit te oefenen op de uitstoot van luchtvaart, scheepvaart en andere bronnen buiten de stad. Wel wordt er samengewerkt met het Rijk en andere partners om ook deze uitstoot (inter)nationaal aan te pakken. Echter staat dit los van de effecten van de invoering van de nul-emissiezone op de uitstoot van vracht- en bestelwagens.
5. Om de overgang naar nul-emissie mobiliteit mogelijk te maken worden er al diverse subsidies en (positieve) prikkels gegeven om te verschonen en te verduurzamen. Het overheidsbeleid wordt echter effectiever als deze prikkels worden vergezeld met normen en regulering, en lokale flankerende maatregelen (zie ook punt 1). Door het stellen van normen en regulering draagt de gemeente bij aan een gelijk speelveld voor ondernemers.

4. Zienswijze van Indiener 4 (6/2/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: Wij hebben een bouwbedrijf wat voornamelijk voorziet in transformaties tbv woningbouw voor verhuur in de Goudse binnenstad, waarmee we op moeilijk bereikbare stukken komen en inmiddels al voor bijna honderd nieuwe woningen in de binnenstad hebben gezorgd. Speciaal hiervoor hebben wij 2 jaar geleden een aanhangwagen laten bouwen met afzetbakken. Op de plekken waar wij moeten komen, kan vaak geen vrachtauto rijden en zijn er ook geen alternatieven mbt elektrische auto's. Die kunnen gewoonweg geen 3500 kg trekken. Andere oplossingen kunnen wij niet bedenken.
2. Kort geleden geïnvesteerd in voertuigen: Ook hebben wij 2 jaar geleden om de zelfde reden 2 bestelbussen aangeschaft die 2800kg mogen trekken om deze aanhanger te trekken wanneer deze niet volgeladen zijn. Hierop rusten ook 6 jarige contracten op. dus opzeggen of iets anders gaat niet. Wij voeren inmiddels ook voor andere bouwbedrijven deze werkzaamheden uit omdat dit uiterst efficiënt werkt en redelijk nieuw is in onze markt.
3. De maatregelen komen te snel: Dat er iets moet gebeuren begrijpen wij ook. Wij zijn met bouwen ook alleen maar bezig met het "nieuwe" denken. maar deze verkeersmaatregelen gaat veel te snel. Er moeten eerst goede alternatieven zijn voordat dit soort maatregelen getroffen worden. En moet ook financieel haalbaar zijn. Ons lijkt een periode van 7-10 jaar meer reëel omdat er dan echt

alternatieven zijn die ons allen kunnen helpen. Dus hierbij ons formele bezwaar tegen dit voorstel. Want wanneer dit echt allemaal doorgaat wordt ons werk echt onhaalbaar.

Reactie

1. Het is het college bekend dat er op dit moment nog slechts enkele voertuigfabrikanten zijn die af fabriek bestelbare en leverbare nul-emissie bestelbussen (N1) met 3.500 kg trekgewicht leveren, behoudens de (op dit moment) de [Iveco e-Daily](#) en Ford f-150. Het is het college ook bekend dat er mogelijkheden zijn om bestaande [voertuigen bij RDW te laten \(her\)keuren, zodat zij meer gewicht kunnen/mogen trekken](#). Of dit in dergelijke gevallen mogelijk is, is ter beoordeling aan het RDW. Gegeven deze situatie is in artikel 6 van het ontheffingenbeleid aangegeven dat indien voertuigen niet nul-emissie verkrijgbaar zijn, bijvoorbeeld omdat het benodigd trekgewicht van de aanhanger niet leverbaar is, ontheffing wordt verleend.
2. Bestelbussen, mits emissieklasse 6, kunnen tot 1 januari 2028 worden ingezet in de nul-emissiezone. Dit betekent in dit geval dat voor het overgrote deel van de lopende contracten deze voertuigen kunnen worden ingezet. Afhankelijk van de exacte looptijd van de contracten, zal de indiener na 1/1/28 een andere oplossing moet vinden. Mogelijk biedt de *ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig* (artikel 3) tegen die tijd een uitkomst voor een extra overbrugging.
3. De stapsgewijze invoering van de nul-emissiezone kent een lange aanlooptijd; het principebesluit voor het invoeren van de nul-emissiezone in Gouda is al in 2021 aangekondigd. Het college is van oordeel dat de overgangperiode van 5 jaar (2025-2030) voldoende is voor marktpartijen om de volledige transitie, zowel technisch als economisch, te maken naar nul-emissie stadslogistiek. Daartoe baseert zij zich onder meer op rapporten van [Revnext \(2022\)](#), [Panteia \(2021\)](#), [ElaadNL en Panteia \(2022\)](#) en het [ICCT \(2023\)](#). Het college nodigt de indiener uit om gebruik te maken van de mogelijkheid met de logistiek makelaar in gesprek te gaan voor een individueel advies.

5. Zienswijze van Indiener 5 (7/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: Ik ben een ondernemer en ben deels gevestigd in de binnenstad. Wij zijn een meubelmakerij en maken alles naar wens van de klant. Om onze spullen en gereedschap bij De klant te komen rijden wij met een VW Crafter Lengte 6 meter en vaak ook met een aanhang wagen a 3000 kilo. Nu heb ik contact gehad met de dealers en daar zijn nog geen goede alternatieven voor op de markt. Wat ik begrijp van de dealers dat als ik geladen ben in deze combinatie niet verder kom vanuit gouda dan de Briennoord brug. Hoe ziet u voor ons een oplossing. Na deze informatie avond ben ik niet verder gekomen. Als enige oplossing zie ik als volgt dat ik een ontheffing krijg tot er een oplossing is voor deze combinaties.

Reactie

1. Het college herkent uw situatie en daarom is in het ontheffingenbeleid opgenomen dat het college op aanvraag ontheffing op kenteken verleent voor voertuigen waarvoor aantoonbaar nog geen vergelijkbaar nul-emissie voertuig verkrijgbaar is. Dit wordt in dit geval beoordeeld aan de hand van voertuig- en bedrijfskenmerken zoals trekkkracht. Bij het openstellen van het Centraal Loket wordt bekend wat de richtwaarde wordt voor de toegestane maximum massa van de aanhanger voor 2025. Die richtwaarde wordt jaarlijks door het Centraal Loket vastgesteld en herijkt op basis van stand van de techniek.

6. Zienswijze van Indiener 6 (8/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. De maatregelen komen te snel: De invoering is voor ondernemers zowel groot als klein veel te snel ingevoerd. Auto's waar we normaal 10 jaar meedoen dienen we nu binnen 4 jaar in te ruilen en veel duurdere voor terug te kopen. dit is een onaanvaardbaar verhoogde kostenpost die niet of

nauwelijks is door te rekenen aan de opdrachtgever. De overgang periode zou minimaal 10 jaar moeten zijn om je hier goed op te kunnen voorbereiden.

Reactie

1. Emissieklasse 5 bestelauto's zijn sinds 2010 op de markt en mogen ingezet worden tot 1 januari 2027. Emissieklasse 6 bestelauto's die op de markt zijn sinds 2015, tot 1 januari 2028. Deze voertuigen hebben dan de (maximale) leeftijd van respectievelijk 17 en 13 jaar bereikt voordat ze de toegang tot de zone verliezen. Dat is fors meer dan de gemiddelde leeftijd van het totale bestelwagenvoertuigenpark ([9 jaar](#)) en reguliere afschrijvingsperioden. Ook vrachtauto's kunnen tot maximaal 11 jaar oud ingezet worden binnen de nul-emissiezone. Dit is ook hoger dan de gemiddelde leeftijd van het vrachtwagenvoertuigenpark (namelijk 10 jaar, zoals beschreven in het [Tendrapport Logistieke Voertuigen](#)). Het college neemt daarom uw suggestie van een langere overgangperiode niet over. De gemeenteraad van Gouda heeft zich in 2021 op het standpunt gesteld dat het wenselijk is een nul-emissiezone in te voeren..

7. Zienswijze van Indiener 7 (13/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Ik kan een emissievrije vrachtwagen niet betalen.

Reactie

1. In het ontheffingenbeleid (artikel 12) is opgenomen: het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bedrijfs- of vrachtauto, indien wordt aangetoond dat de bedrijfseconomische omstandigheden van het bedrijf in verband met aanschafkosten van een emissieloos voertuig dit noodzakelijk maakt. Daarnaast is de gemeente van plan om het Goudse duurzaamheidsfonds beschikbaar stellen om leningen met gunstige tarieven te verstrekken aan ondernemers voor financiering van bestel- en vrachtoertuigen. De gemeente roept via het VNG verband andere gemeenten op om dit ook te verkennen. Wij nodigen u uit om een afspraak te maken met de logistiek makelaar om de mogelijkheden in uw specifieke situatie te bespreken ([Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#))

8. Zienswijze van Indiener 8 (14/02/2024)

Samenvatting

1. Hoge investeringskosten: Sinds 1,5 jaar ben ik actief als zelfstandig ondernemer en maak ik gebruik van een youngtimer bestelbus, die ik voor een bedrag van €3.300 heb aangeschaft. Deze bestelbus, essentieel voor mijn werkzaamheden als servicemonteur voor warmtepompen, stelt mij in staat om mijn vaste lasten laag te houden, wat cruciaal is voor een startende ondernemer. Met deze bestelbus leg ik meer dan 1.000 kilometer per week af, een noodzaak gezien de aard van mijn werk. Na een adviesgesprek met de heer Paul van den Hurk, Stadslogistiek Makelaar van Gouda, is gebleken dat de overstap naar een elektrische bestelbus financieel onhaalbaar is. De vergelijking tussen de kosten van een nieuwe diesel- en een elektrische bestelbus houdt geen rekening met mijn huidige, beperkte uitgaven. Een overgang naar een elektrische bus zou resulteren in aanzienlijke financiële lasten, waaronder leningen met hoge rentes, verhoogde verzekeringskosten en aanzienlijke bijtellen.
2. Logistieke uitdagingen en vertragingen: Gezien mijn wekelijkse kilometeraantal en de beperkte actieradius van betaalbare elektrische bussen, zou de overstap naar elektrisch rijden leiden tot significante operationele inefficiënties, inclusief frequente en tijdrovende laadsessies, wat mijn vermogen om efficiënt te werken ernstig zou beperken.
3. Laadinfrastructuur: De beschikbaarheid van laadinfrastructuur en het beleid van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad te verminderen, versterken mijn bezorgdheid over de haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid van de voorgestelde Zero-Emissiezone voor mij als kleine ondernemer.
4. Flankerende maatregelen benodigd: Op grond van het voorgaande verzoek ik de gemeente Gouda dringend om:
 - Het voorgenomen beleid te heroverwegen, met name de impact ervan op kleine ondernemers zoals ik, die afhankelijk zijn van betaalbare en betrouwbare voertuigen voor hun bedrijfsvoering.
 - Alternatieve ondersteuningsmaatregelen te overwegen voor kleine ondernemers die onevenredig

worden getroffen door de invoering van de Zero-Emissiezones.
- Een gedetailleerd onderzoek te initiëren naar de daadwerkelijke impact van de Zero-Emissiezone op de lokale economie, mobiliteit en het welzijn van de bewoners en ondernemers van Gouda.

Reactie

1. Het is voor het college evident dat voor ondernemers die gewend zijn in voertuigen te rijden die zijn afgeschreven (of waarde vast zijn) er geen gunstige calculatie te maken is op basis van gebruikskosten voor nieuwe nul-emissievoertuigen, gezien het hoge aandeel afschrijvingskosten in de Total Cost of Ownership (TCO) calculatie. Startende ondernemers (die zijn gestart voor 1/1/25), zonder (of met beperkte) financiële draagkracht of vermogen kunnen een beroep doen op de ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden (zie reactie 7.1). Ook is de gemeente van plan, in aanvulling op het [reeds bestaande landelijke duurzaamheidsfonds](#), het Goudse duurzaamheidsfonds beschikbaar stellen om zakelijke leningen met gunstige tarieven te verstrekken aan ondernemers voor financiering van bestel- en vrachtoertuigen.
2. Het college herkent zich niet in het feit dat dit ritprofiel (1.000 km per week, gemiddeld 200 kilometer per werkdag) niet geschikt zou zijn om nul-emissie te kunnen rijden. 43% van de nieuwe voertuigen die in 2023 (t/m juni) op de markt zijn gekomen hebben een WLPT actieradius van meer dan 300 kilometer. 13% van de nieuwe modellen biedt een actieradius aan van meer dan 400 kilometer. Zo geeft de [actieradiussimulator van VW](#) bij de ID buzz cargo aan dat bij -10, met airco, 650kg lading en een merendeel snelwegkilometers er nog steeds een bereik is van 287km.
3. Openbare laadinfrastructuur wordt zowel op aanvraag als proactief geplaatst (zie reactie 3.2). Verder is er [anekdotisch bewijs](#) dat het reserveren van parkeerplekken voor het laden van nul-emissie voertuigen juist de parkeermogelijkheden vergroot.
4. Het college gaat niet mee in het verzoek om het voorgenomen beleid te heroverwegen. Wel zegt zij toe extra aandacht te schenken aan de impact van de nul-emissiezone voor kleine ondernemers. Daartoe gaat de gemeente het duurzaamheidsfonds uitbreiden. Ook worden alternatieve ondersteuningsmogelijkheden geboden, onder meer via het flankerend pakket. Tot slot zal de impact van de invoering van de nul-emissiezone gemonitord worden.

9. Zienswijze van Indiener 9 (16/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. De maatregelen komen te snel: Ik vind uw besluit om een nul-emissiezone een besluit zonder enige vorm van visie. Ik sta volledig achter de gedachte dat iedereen moet veranderen om de natuur te redden. Maar om nu binnen een jaar dit zomaar in te voeren brengt hele grote gevolgen mee voor de installatie/bouw bedrijven en het is ook totaal niet fair om het bedrijfsleven op te laten draaien voor jullie plannen. De transitie heeft meer tijd nodig!
2. Laadinfrastructuur: Stedin heeft al gemeld dat in het elektrischenet van Reeuwijk en Gouda Noord geen capaciteit meer beschikbaar is. Op ons industrie terrein is ook geen enkele openbare laadpaal van de gemeente te vinden. Opladen op nieuw projecten is niet mogelijk! De monteurs die de bus mee naar huis nemen voor woon werk verkeer geven aan dat er bij hun in de buurt weinig laadpalen zijn. Gaat de gemeente Gouda dit jaar nog 500 laadpalen plaatsen? Zeker in een woonwijk zoals de Kortakker waar veel mensen wonen die in een bedrijf bus rijden zullen er veel palen moeten komen. En kan het elektrische net dit allemaal wel aan en zijn alle bussen dan iedere ochtend weer opgeladen als er minimaal 500 extra bussen iedere avond als ze thuis komen de bus in de oplader doen.
3. Hoge investeringskosten: Naast al deze problemen zullen de kosten van onze service enorm moeten stijgen om de aanschaf van elektrische bussen rendabel te maken. Dit gaat betekenen dat minder opdrachten zullen gaan krijgen! De elektrische bussen zijn ook qua actie radius nog niet geschikt voor goed dagelijks gebruik in onze bedrijfsvoering. Wij moeten materialen en gereedschap vervoeren en alles wat niet in de bus past zal op het dak met een imperiaal vervoerd moeten worden. Dit zorgt er voor dat de actie radius snel terug loopt en het voor veel projecten niet mogelijk is een elektrische bus te gebruiken. Ze zijn nog niet goed genoeg.

Reactie

1. De gemeente heeft in 2021 aangekondigd de nul-emissiezone per 1 januari 2025 te willen invoeren. Het college is van mening dat daarmee het bedrijfsleven op tijd is geïnformeerd over de invoering en dat ondernemers voldoende tijd hebben hierop te anticiperen. Doordat de zone stapsgewijs wordt ingevoerd en pas vanaf 1 januari 2030 alle bestel- en vrachtvoertuigen nul-emissie hoeven te zijn is het college van mening dat er voldoende mogelijkheden zijn voor het bedrijfsleven om te ondernemen.
1. Zie reactie 3.2. Op aanvraag en op basis van gebruik van bestaande laadpalen worden proactief openbare laadpalen geplaatst, waardoor het opladen van bestelbussen geen probleem is.
2. Zie reactie 3.3. Aanvullend daarop: het college is van mening dat ondernemers met een groot wagenpark veelal kunnen schuiven met de inzet van voertuigen voor verschillende klussen. Dit betekent dat niet het gehele wagenpark per 1 januari 2025 nul-emissie hoeft te zijn. Door de toename van functionaliteiten van nul-emissie voertuigen (laadvermogen, actieradius) is de verwachting van het college dat dit knelpunt de komende jaren verdwijnt.

10. Zienswijze van Indiener 10 (19/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Wij rijden een Euro 5 diesel bestelauto die wij particulier en als ondernemer gebruiken. Wij wonen en werken aan het eind van de Peperstraat, aan de uiterste rand van de Zero Emissie Zone. Wij hebben ook een bedrijfsruimte buiten de ZE-zone. Gemiddeld één maal per week vervoeren wij met deze bestelbus iets van ons woon/werkpand in de Peperstraat naar ons bedrijfspand of andersom. Verder rijden wij met deze bus niet rond in de binnenstad, we rijden eruit of erin. Voor deze kleine ritjes zouden wij na 31-12-2026 een elektrische bus aan moeten schaffen. De gemeente Gouda communiceert op haar website: "Uitgangspunt hierbij is dat invoering van de ZE-zone bij zowel kleine als grote bedrijven niet tot te grote investeringen leidt en het voor iedere ondernemer haalbaar is." Ontheffing zou te verkrijgen zijn bij 'dreigend faillissement' en moet aangevraagd worden bij een centraal landelijk loket. Ons bezwaar: Een faillissement is wat anders dan geachte financiële haalbaarheid. En de situatie in Gouda is wat anders dan de landelijke situatie. Gouds maatwerk lijkt ons geboden, in plaats van over één kam geschoren worden bij een centraal loket ontheffingen. De aanschaf van een elektrische bus is in ons geval buiten alle proporties. Een bedrijfsmatig financieel onverantwoord grote uitgave gezien onze omzet. Conclusie: Ondernemers worden op deze wijze op onverantwoord grote kosten gejaagd. Nog afgezien van het feit dat betaalbare tweedehands elektrische bedrijfsauto's schaars zijn, het elektriciteitsnet niet kan voorzien in de stroomvraag, en de vraag wat die postzegel die de binnenstad is gaat opleveren aan schonere lucht in Nederland. Dat valt niet te meten aangezien er geen nulmeting gedaan is.

Reactie

1. In dit geval kunt u tot 1/1/27 gebruik blijven maken van uw huidige bestelauto. Het college nodigt de indiener uit om de tussentijd te gebruiken na te denken over andere vervoerswijzen. De gemeente is als onderdeel van het flankerend beleid voornemens initiatieven met deel-bestelauto's te faciliteren. Dit zou bij uitstek geschikt zijn voor ondernemers in de binnenstad die incidenteel (bijv. 1x per week) gebruik hoeven te maken van een bestelauto. Daarnaast zijn op termijn wellicht mogelijkheden om gebruik te maken van een stadshub of specialistisch dienstverleners. Het college verwacht ook dat per 2026 een ruimer aanbod aan tweede hands nul-emissie voertuigen beschikbaar is. Daarnaast wordt opgemerkt dat Gouda het landelijk afgestemde ontheffingenbeleid hanteert. Daarbij wordt de gelegenheid geboden voor lokaal maatwerk via de hardheidsclausule en bij de beoordeling van de ontheffing o.b.v. bedrijfseconomische omstandigheden. Het besluit of deze ontheffingen o.b.v. de hardheidsclausule en bedrijfseconomische omstandigheden wordt verleend, wordt dus lokaal in Gouda genomen. Tot slot gaat de gemeente per 1 januari 2025 een nulmeting uitvoeren zodat de verwachte verschoning en verduurzaming van het wagenpark gemonitord kan worden.

11. Zienswijze van Indiener 11 (19/02/2024)

Samenvatting

1. Hoge investeringskosten: Wij rijden een Euro 5 diesel bestelauto die wij particulier en als ondernemer gebruiken (zie situatie beschreven bij zienswijze 10). Gouds maatwerk lijkt ons geboden, in plaats van over één kam geschoren worden bij een centraal loket ontheffingen. De aanschaf van een elektrische bus is in ons geval buiten alle proporties. Een bedrijfsmatig financieel onverantwoord grote uitgave gezien onze omzet. Conclusie: Ondernemers worden op deze wijze op onverantwoord grote kosten gejaagd.

Reactie

1. Gelet op de ontheffingsmogelijkheden en de maatregelen vanuit het flankerende pakket, is het college niet van mening dat ondernemers op onverantwoord grote kosten gejaagd worden. Het voordeel van een centraal loket voor ontheffingen is dat de ontheffingen voor alle deelnemende gemeenten in Nederland gelden. Daarnaast is er specifiek Gouds maatwerk van toepassing, zie de reactie onder 10.

12. Zienswijze van Indiener 12 (19/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Discriminerende maatregelen: Wij stellen voor om de maatregel toe te passen voor alle voertuigen die Gouda in de toekomst aandoen, pas dan wordt de regel voor een ieder op dezelfde wijze toegepast, en ontstaat geen rechtsongelijkheid. Dit draagt tegelijkertijd bij aan een schone binnenstad waar dan geen middenstand meer te vinden is, en dus ook geen winkelend publiek meer zal aantrekken, zo wordt het voor alle binnenstad bewoners een stuk rustiger. Als voorbeeld geef ik het feit dat er nu een situatie ontstaat waardoor er twee identieke auto's kunnen zijn die beide een NI registratie hebben, waarvan de één zakelijk staat geregistreerd en de ander privé op naam is gezet. In deze situatie mag de zakelijk geregistreerde auto niet, en de privéauto nog wel de binnenstad in rijden.
2. Impact op de binnenstad van Gouda: De ontwerpvisie in voorgestelde vorm leidt tot een situatie waarin geen enkele aannemer, loodgieter of timmerman ooit nog een reparatie op locatie in de binnenstad zal komen verrichten, domweg omdat velen financieel voorlopig niet in staat zullen zijn om volledig emissievrij te gaan rijden. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door deze discriminerende maatregel niet op deze wijze toe te passen.

Reactie

1. Een nul-emissiezone invoeren voor andere type voertuigen dan bedrijfsvoertuigen is (nog) niet toegestaan vanuit de landelijke regelgeving (RVV). De nul-emissiezone in Gouda geldt dus voorlopig alleen voor bedrijfsmatig gebruikte bestel- en vrachtvoertuigen. De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom vastgelegd dat particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bestelauto of vrachtauto ontheven zijn op aanmelding van het kenteken, als zij aan kunnen tonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Meer informatie over het aanmelden van het kenteken van een voertuig dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt vindt u onder artikel 7 van het Ontheffingenbeleid.
2. De nul-emissiezone wordt stapsgewijs ingevoerd. De inschatting is dat ca 75% van de bestelautoeigenaren gebruik kan maken van de overgangsregeling omdat zij emissieklasse 5 of 6 bezitten. Het college acht het dan ook onwaarschijnlijk dat aannemers, loodgieters en of timmerlui geen werkzaamheden meer in de zone kunnen uitvoeren. Daarnaast wordt opgemerkt dat een branchevereniging als Techniek Nederland al [sinds 2020](#) haar leden [informeert](#) over de nul-emissiezone, onder meer met brochures, inspirerende voorbeelden en deelname aan [onderzoeks](#)-, pilot- en demonstratietrajecten.

13. Zienswijze van Indiener 13 (21/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Hoewel ik begrip heb voor de doelstellingen van de gemeente, doemt de donkerste nu wel heel onheilspellend op voor het molenaarsbedrijf. De nu te nemen investeringen

voor een elektrische bedrijfsbus zijn voor mij volledig onmogelijk. Met mijn huidige bestelbus (Diesel uit 2008) mag ik per 1 januari de binnenstad niet meer in. Mijn huidige bus met een laadvermogen van 1000 kg is voor mij onmisbaar voor de aan- en afvoer van graan en meel (met een laadvermogen van 800 kg zou ik ook genoeg kunnen nemen). Daarnaast zijn er nu al vrachtwagens van leveranciers die de binnenstad niet in willen vanwege opstoppingen en krapte. Dit probleem los ik tot dusver op door af te spreken op De Andel (langs de snelweg A12) en daar de spullen over te laden in mijn eigen bus. Dit kan uiteraard niet met een bakfiets. Ook is er geen goede tweedehands elektrische bus met een laadvermogen van 800 á 1000 kg te koop. En nieuw is deze – zoals ik reeds aangaf – onbetaalbaar.

Reactie

1. De casuïstiek die u beschrijft is naar het oordeel van het college een uitermate geschikte casus voor het gebruik maken van neutrale stadshubs. Uw leverancier kan gebruik maken van de stadshub buiten de nul-emissiezone en de stadshub kan uw goederen nul-emissie en gebundeld afleveren. Een andere mogelijkheid die het college voorziet is het gebruik maken elektrische deelbestelauto's. Beide opties besparen u tijd en/of kosten. Aangezien 29 steden de nul-emissiezone gaan invoeren kan het college zich ook niet voorstellen dat professionele leveranciers niet inspelen op de veranderende wetgeving. Mocht dit alles niet tot de mogelijkheden behoren dan is tijdelijke overbrugging tot 1 januari 2028 via de aanschaf van een tweedehands emissieklasse 6 bestelwagen te overwegen. In 2027 is de verwachting dat tweedehands nul-emissie bestelwagens met ca 1.000 kg laadvermogen beschikbaar zijn. In 2022 ging het volgens [onderzoek](#) al om 17 modellen in het kleine (en goedkopere) bestelauto segment met gem. 800kg laadvermogen. Een groot deel van deze voertuigen komt vanaf 2025-2026 uit de lease. De gemeente nodigt indiener uit om de mogelijkheden nader te bespreken.

14. Zienswijze van Indiener 14 (24/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Effect van de nul-emissiezone: Een beter en kritischer ontheffingenbeleid om inefficiënte leveringen en onnodige ritten te voorkomen, en niet te vergeten de handhaving daarvan, zou mijn inziens een efficiëntere manier zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren dan de invoering van een zero-emissiezone.
2. Geen alternatieve elektrische voertuigen: Voor mij persoonlijk geldt, dat ik geboren ben in 1958 en in het jaar dat de ZES in zou gaan dus de AOW gerechtigde leeftijd hoop te bereiken. Mijn op maat gebouwde verkoop wagen, van 1987, met carrosseriecode 23 is een uniek voertuig waar er maar één van is gebouwd met zijn 7200 kilo uiterst zuinig in gebruik, zeer efficiënt en nog lang niet aan vervanging toe. Mocht er geen vrijstelling komen voor mij als individuele ondernemer of voor de markt in het algemeen zie ik mij genoodzaakt mijn onderneming na 47 jaar te stoppen. Niet in de laatste plaats omdat onze verkoop-wagen deel uitmaakt van ons verdienmodel en, met zijn opvallende model, het gezicht is van ons bedrijf.
3. Geen duidelijkheid over ontheffingen: Ik heb een vaste standplaats op de donderdagmarkt en er ligt een vergunning klaar voor de zaterdag. Daarmee zou ik mijn wekelijkse rit naar Volendam besparen, wat een enorme besparing aan uitstoot en brandstof zal meebrengen. Zolang er echter geen duidelijkheid verschaft wordt wat voor vrijstellingen er komen zal ik mijn plaats op zaterdag niet innemen. Met in gedachte de automatische vrijstelling voor voertuigen van 40 jaar of ouder, welke leeftijd mijn verkoop-wagen in maart 2027 bereikt, ga ik uit van een vrijstelling zoals genoemd in de zienswijze van de Kon. CVAH en de marktcommissie van Gouda.

Reactie

1. Het college waardeert deze zienswijze en de oproep om inefficiënte leveringen en onnodige ritten te voorkomen. Dat is ook iets dat de gemeente nastreeft en stimuleert. Daarom heeft het college parallel aan de besluitvorming over de zone ook een [flankerend pakket aan maatregelen](#) uitgewerkt die bedoeld zijn om schone én slimme stadslogistiek te stimuleren. De mogelijkheden om dergelijke initiatieven af te dwingen zijn gezien de marktsituatie en wettelijke mogelijkheden van de gemeente op dit moment nog beperkt. Het college is daarnaast van mening dat het invoeren van de nul-emissiezone een positief effect heeft op de slaagkans en het verdienvermogen van stadshubs, fietskoeriers en ondernemers die slimme logistieke oplossingen bedenken.

2. In het algemeen is het college geen voorstander van een dergelijke generieke ontheffing voor marktkoopliden. Er ontbreken gronden waarop de marktkoopliden categorisch een uitzonderingspositie vormen ten opzichte van andere beroepsgroepen. Het ontheffingenbeleid biedt voor individuele ondernemingen die niet aan de eisen van de zone kunnen voldoen voldoende handelingsperspectief. Het college spant zich in om individuele ondernemers op verantwoorde wijze te ondersteunen in de beoogde transitie. In dit specifieke geval heeft het college begrip voor deze situatie en ziet het de volgende mogelijkheden:
 - a. Ontheffing aanvraag voor niet-verkrijgbare nul-emissievoertuigen, daar verkoopwagens nog niet in nul-emissie variant beschikbaar zijn; en/of
 - b. Beroep op hardheidsclausule gezien korte tijd bereiken leeftijd old-timer.Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#). De gemeente maakt graag gezamenlijk met u een plan voor hoe in uw geval het beste omgegaan kan worden met de nieuwe situatie, waarbij het uitgangspunt is dat u gewoon op de markt kunt blijven staan. Maar omdat uw situatie afwijkt van andere situaties, vind het college het leveren van individueel maatwerk passender dan het generiek ontheffen van alle marktkoopliden.
3. Zie ook voorgaande reactie.

15. Zienswijze van Indiener 15 (24/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Laadinfrastructuur: De infrastructuur is niet in orde. De ondernemers in oa AGF en vis moeten hun waren gekoeld bewaren, dus moeten er op de markt laadpalen voor elektrische vrachtwagens komen. Bovendien moeten de ondernemers die van ver komen onderweg bijladen, terwijl deze laadpalen er bijna niet zijn. Ondernemers die geen laadpaal bij hun woning krijgen of die in een appartement wonen moeten ergens anders de bus uren aan een laadpaal parkeren met een veel hoger diefstal risico. De verzekering van elektrische wagens zijn twee keer zo hoog als dieselwagens. Ook hebben veel ondernemers een markt waar zero emissie is ingevoerd maar op hun andere markten niet. Al zou de infrastructuur in Gouda in orde zijn dan is het dat op die ander markten niet, Dat betekent dat ze twee voertuigen moeten blijven rijden. Dat is financieel niet mogelijk. Voor de markt in Gouda maar ook voor de winkeliers eromheen is dit een ramp.
2. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: De elektrische vrachtwagens en bussen die er nu zijn hebben geen capaciteit en laadvermogen. Hoe zwaarder de bus geladen is hoe minder km hij kan rijden. Als airco koeling of verwarming aan zijn nog minder. Ondernemers die van ver komen moeten onderweg stoppen om bij te laden, dat betekent meer uren en meer uren personeel betalen. Voor elektrische bakwagens is er nog bijna niks beschikbaar. Bestellingen bij o.a. Campa in Amerongen zijn gecancelled en veranderd in dieselwagens.
3. Hoge investeringskosten: De prijs van een elektrische vrachtwagen begint vanaf 300.000 euro. Door de Europese regelgeving vallen de markten onder de schaarse vergunningen, dat betekent dat een ondernemer geen vergunning voor onbepaalde tijd meer krijgt. De banken geven daarom niet vlug meer een financiering voor deze wagens. Bovendien zijn er nog geen tweedehands elektrische vrachtwagens en bussen beschikbaar.
4. Effectiviteit van de nul-emissiezone: De koopliden rijden 1 of 2 keer per week een paar honderd meter het centrum in en dan staat de wagen stil. De particuliere dieselwagens mogen wel het centrum in. Gouda ligt tussen twee snelwegen in dus het heeft geen effect op de vermindering van de uitstoot van de CO2. Dus symboolpolitiek.
5. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Veel ondernemers zijn op leeftijd en na het houden van enquêtes in verschillende steden blijkt dat de helft van de ondernemers in deze steden gaan stoppen en er ook niemand hun bedrijf overneemt omdat de investering te groot wordt.
6. Geen duidelijkheid over ontheffingen: Het ministerie heeft het landelijk loket nog steeds niet geopend omdat er bij hun ook heel veel niet duidelijk is. De ontheffingen die nu gepland zijn, zijn bij lange na niet toereikend. Al zouden ondernemers willen omschakelen kunnen ze het niet vanwege bovenstaande feiten. En vooral de regel dat je fijne failliet moet gaan om ontheffing te krijgen als je geen nieuwe wagen kunt kopen stoot heel veel ondernemers tegen de borst. Bovendien hebben veel marktondernemers geen pensioen en kunnen ze niet hun spaarpotje voor de oude dag gebruiken voor een elektrische bus.

Reactie

1. Het koelen van versproducten wordt op dit moment via de bestaande stroompunten op de markt mogelijk gemaakt. De gemeente gaat als onderdeel van het flankerend beleid (opnieuw) verkennen of de stroompunten op de markt kunnen worden verzaaid zodat deze (en eventueel nieuwe kasten) ook bedrijfsvoertuigen kunnen bijladen. Daarnaast biedt de gemeente aan om op de marktdagen de bestaande laadlocaties op Klein Amerika te reserveren voor nul-emissie voertuigen van marktkoopliden. Dit wordt uitgewerkt als onderdeel van het [flankerend beleid](#). De gemeente gaat graag met marktkoopliden in gesprek die hiermee geholpen zouden worden, om dit te realiseren. Gemeente Gouda gaat daarnaast bij het ministerie van I&W en VNG aandringen op het agenderen van dit vraagstuk bij gemeenten zonder nul-emissiezone, zodat bij vervanging van bestaande laadvoorzieningen rekening wordt gehouden met de laadvraag van marktvoertuigen.
2. Zie reactie 5.1. In aanvulling is in het ontheffingenbeleid bij de beoordeling van nietverkrijgbaarheid opgenomen dat het benodigd elektrisch vermogen van de opbouw aanleiding kan geven een ontheffing te verlenen, mits hoger dan een nog vast te stellen richtwaarde.
3. De gemeente is voornemens de duur van de standplaatsvergunning te verlengen tot minimaal 15 jaar (de optie 20 jaar wordt nog onderzocht). Dit is [in afwijking van de landelijk voorgestelde vergunningsperiode van 9 tot 12 jaar](#). Aanleiding om van deze vergunningsduur af te wijken is dat het college erkent dat de investeringen in nul-emissie materieel voor ondernemers invloed heeft op de afschrijvingslasten en navenant de winst en dat deze meerkosten [niet waren opgenomen in de achterliggende onderzoeken](#). De gemeente wil uiterlijk in het derde kwartaal van 2024 duidelijkheid geven aan marktkoopliden over de schaarse vergunningen. Voorts wil de gemeente in aanvulling op het [reeds bestaande landelijke duurzaamheidsfonds](#), het Goudse duurzaamheidsfonds beschikbaar stellen om leningen met gunstige tarieven te verstrekken aan ondernemers voor financiering van bestel- en vrachtvoertuigen. De gemeente zal in VNG verband andere gemeenten oproepen dit ook te verkennen. T.a.v. de beschikbaarheid van tweede hands bestelvoertuigen wordt gerefereerd aan reactie 10.1. en 13.1.
4. De nul-emissiezone is een herkomst en/of bestemmingslocatie en door het invoeren van de nul-emissiezone wordt beoogd dat ritkilometers worden verminderd en alle gereden ritkilometers worden verschoond. Uit Maastrichts onderzoek onder marktkoopliden is bekend dat ondernemers circa 15.500 jaarlijkse bestelautokilometers afleggen en 19.600 lichte vrachtkilometers en 17.500 zware vrachtkilometers. Ook deze kilometers worden met de invoering van de nul-emissiezones verduurzaamd. Verder is becijferd dat door het invoeren van de nul-emissiezone in Gouda 23,5 miljoen jaarlijkse kilometers worden verduurzaamd. Daarmee levert de nul-emissiezone in Gouda een substantiële bijdrage aan de landelijke klimaatdoelstelling die met de invoering van de nul-emissiezones wordt bereikt, van 1 miljoen ton CO₂ per jaar.
5. Het college neemt de zorgen van ondernemers serieus en wil voorkomen dat ondernemers stoppen met hun activiteiten vanwege de invoering van de nul-emissiezone in Gouda. Ook daarom heeft het een pakket met flankerende maatregelen opgesteld om de groep ondernemers die in de knel komt bij de bevoorrading van hun winkels te ondersteunen. Tegelijkertijd blijkt uit een rondgang van de logistiek makelaar door de binnenstad langs bijna vierhonderd ondernemers dat een aanzienlijk deel van de retailers gebruik maakt van bezorgdiensten en geen eigen bestel- of vrachtauto's bezit. Zij worden dus niet geraakt door de invoering van de nul-emissiezone.
6. Het Centraal Loket zal naar verwachting medio juli 2024 worden geopend voor het aanvragen van langdurige ontheffingen, zodat ondernemers tijdig duidelijkheid hebben over het al dan niet verkrijgen van een ontheffing. De criteria waaronder ontheffing verkregen kan worden op grond van bedrijfseconomische omstandigheden zijn met het nieuwe ontheffingenbeleid versoepeld, naar *'zodanige bedrijfseconomische omstandigheden'* in plaats van *'aangetoond dreigend faillissement'*.

16. Zienswijze van Indiener 16 (24/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Impact op de binnenstad van Gouda: Wij willen u vragen om een algemene ontheffing te verlenen voor alle voertuigen van marktkooplui tot 2030. De gefaseerde invoering van zero-emissiezone is voor de ambulante handelaren technisch en economisch onhaalbaar en wij voorzien dat vele collega's zullen stoppen met een kaalslag op de markt tot gevolg, als alle kleine kraampjes vertrekken en dat komt de aantrekkelijkheid van de binnenstad niet ten goede. Op de markt van Gouda staan 56 bedrijven, die samen ruim 200 mensen in dienst hebben (vaak inwoners van de regio). Hun inkomen wordt veelal lokaal weer uitgegeven. De markt heeft een grote aantrekkingskracht op regionaal winkelend publiek en trekt daarmee mensen naar de stad die geld

uitgeven bij lokale winkels en horeca. Vraag aan een willekeurige winkelier of horecaondernemer op welke dag zijn de meeste omzet draaien, dan is het antwoord zonder twijfel donderdag en zaterdag. De markt trekt toeristen. Neem de kaasmarkt als voorbeeld. 100.000 bezoekers per jaar! Ook dit evenement wordt op deze manier vakkundig de nek omgedraaid. De markt van Gouda gaat 600 jaar terug. Het zou toch verschrikkelijk zijn als we straks in een paar jaar tijd deze geschiedenis om zeep helpen.

2. Laadinfrastructuur: Er zijn geen oplaadmogelijkheden op het marktplein en de verwachting is dat die faciliteiten niet op korte termijn kunnen worden gemaakt omdat het stroomnet vol zit. Als wij gedwongen worden elektrische voertuigen te gebruiken, dan zullen wij die wel op de markt moeten kunnen opladen, omdat veel ondernemers hun voertuig achter hun kraam nodig hebben als magazijn of als koelwagen. En zelfs als de oplaadmogelijkheden er zijn, dan hebben we te maken met ambulante handelaren die ook nog naar andere gemeentes moeten rijden die vaak geen zero-emissiezone hebben en dus ook geen laadmogelijkheden op de markt aanbieden. Dan zullen wij twee voertuigen moeten gaan aanhouden, één voor Gouda en één voor elders. Dat is onbetaalbaar.
3. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: Het trekvermogen van elektrische voertuigen is zeer beperkt. Met de huidige maximale 2 ton trekvermogen zijn velen van ons niet geholpen. Veel van onze verkoopwagens wegen tussen de 3.500 en 8.500 kilogram. Zeker als de bus zwaarbeladen is of als er een aanhanger getrokken moet worden, dan is de range van elektrische bestelbussen zeer beperkt (denk aan 100 kilometer of minder). Bijladen onderweg kost veel tijd (vaak meer dan een half uur per laadbeurt). Als je dan normaal al om 4 uur je bed uit moet, mogen we dus nog eerder op. En je mag je personeel dat meerrijdt dus langer gaan betalen. De elektrische voertuigen kunnen lang niet bij alle ondernemers in de loods worden opgeladen. Dat wil zeggen dat ze hun voertuig bij een openbare laadpaal moeten laden. Moeten ze daar dan 's nachts in blijven zitten? Want het risico is aanwezig dat hun handel anders uit het voertuig wordt gestolen, daarom staan onze voertuigen meestal binnen. Koelwagens trekken de accu nog sneller leeg, waardoor de range nog verder keldert. De accupakketten van elektrische bestelbussen zijn zo zwaar, dat er nauwelijks laadvermogen over blijft. Veel bestelbussen gaan dan ook over de grens van 3.500 kg, waardoor een CE-rijbewijs nodig is (een vrachtwagenrijbewijs met aanhanger). Kosten voor het halen daarvan liggen tussen de EUR 5.000 tot EURO 10.0000 per persoon. De accupakketten van elektrische vrachtwagens wegen bijna 2.500 kg. Dat zou onze voertuigen nog zwaarder maken en dat terwijl de Gemeente juist gewichtsbependingen wil gaan opleggen met "de nota grote en zware voertuigen". Dat rijmt niet met elkaar
4. Hoge investeringskosten: De bedrijfsvoering van veel ondernemers is er helemaal op ingericht om de kosten zo laag mogelijk te houden. Ik noem als voorbeeld een groenteboer, die met de laagste prijzen mensen met een kleine portemonnee van gezonde producten voorziet. Die prijzen kan hij alleen hanteren, als de kosten laag blijven. `Waar gaan deze mensen straks naartoe? Naar de supermarkten die recordwinst na recordwinst boeken door hun te hoge prijzen? Er is nog nauwelijks een tweedehands markt voor elektrische bestelbussen. Er zijn vele ondernemers die geen nieuwe, of zelfs een tweedehands elektrisch voertuig kunnen betalen. Dat er een ontheffing mogelijk is bij "dreigend faillissement", is een nobel streven, maar zal in de praktijk niet vaak gebruikt worden. Deze ondernemer zal eerder zijn vergunning opzeggen en naar een andere markt vertrekken waar deze zero-emissie regels niet gelden. Dan de kosten die velen van ons moeten maken om nu vóór 1 januari 2025 een (bijna) nieuwe Euro 6 diesel te kopen, om deze vervolgens in 2028 of 2030 alweer in te moeten ruilen voor een verschrikkelijk dure elektrische bus/vrachtwagen. Dat is voor niemand betaalbaar, hoe gezond je bedrijf ook is. Velen van ons hebben de laatste jaren al geïnvesteerd in de nieuwe schone diesel, maar krijgen niet de tijd om deze in een redelijke termijn af te schrijven (volgens onafhankelijk onderzoek is 12 jaar een redelijke termijn).
5. Schaarse vergunningen: Dan hebben we op de markt nog het vooruitzicht van de "Schaarse vergunningen" waardoor onze vergunningen "voor onbepaalde tijd", zullen worden omgezet naar vergunningen "voor bepaalde tijd". Stel dat we dan in 2030 een duur elektrisch voertuig hebben moeten kopen om de binnenstad in te mogen, dan hebben we vervolgens de (grote) kans dat we onze plek een paar jaar later kwijtraken door de onzinnige regels uit Brussel waar we niet omheen kunnen. Er is straks geen bank meer die ons een financiering verschaft voor de voertuigen, ons koophuis, een nieuwe verkoopwagen enzovoorts.

Reactie

1. Het college erkent het belang van een levendige markt. Toch is de gemeente geen voorstander van een algehele ontheffing voor deze doelgroep. Zie voor de algemene reactie hierop, reactie 14.2. Meer specifiek heeft de gemeente een analyse gemaakt van het wagenpark van de Goudse marktkooplieden, op basis van de verstrekte ontheffingen en een schouw. Daar komt uit naar voren dat op basis van de verstrekte ontheffingen voor het parkeren op de warenmarkt 18 van de 21 bestelauto's gebruik kunnen maken van de overgangsregeling. Ook bij het werkelijke gebruik van bestelvoertuigen (via een schouw) komt dit beeld naar voren: 21 van de 25 voertuigen kunnen gebruik maken van overgangsregeling en behouden tot 1/1/27 of 1/1/28 toegang. Er worden door de 56 marktkooplieden (slechts) 7 vrachtvoertuigen. Bij de schouw waren dit 12 voertuigen, waarvan 1 voertuig emissieklasse 6. Bijna alle vrachtvoertuigen zijn te oud voor de overgangsregeling en verliezen per 1 januari 2025 in principe hun toegang, tenzij zij aanspraak kunnen maken op een van de ontheffingen. Het college biedt aan dat al deze ondernemers gebruik kunnen maken van de adviezen van de stadslogistiek makelaar. Ook zijn verschillende flankerende maatregelen uitgewerkt die marktkooplieden kunnen ondersteunen. Het college kiest er daarom voor om maatwerk te leveren en nodigt marktkooplieden om in gesprek te gaan. Op 4 juni 2024 is nog een gesprek geweest tussen de gemeente Gouda en de vertegenwoordiging van de markt. Dezelfde zorgen zijn toen opnieuw geuit, maar er is ook vertrouwen richting de gemeente uitgesproken. Op 8 juli is een vervolggesprek gepland om de flankerende maatregelen voor de markt concreet uit te werken. Het college vertrouwt er op dat er voor iedere betrokken marktondernemer een passende oplossing komt inclusief een gezamenlijk plan richting 2030, zonder dat ondernemers in de tussentijd de toegang verliezen tot de markt.
2. Zie reactie 15.1 en 15.3.
3. Zie reactie 4.1 In aanvulling daarop: 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. Daarnaast is het college bekend met situatie rondom het vrachtwagenrijbewijs. Er wordt vanuit Europa gewerkt aan een permanente oplossing ten aanzien van de gewichtsgrens. Het is helaas onduidelijk of, en zo ja, wanneer dat in werking treedt. Het college gaat mee in de zienswijze van de indiener dat het onwenselijk is dat beladen vrachtwagens onbeheerd gestald worden. Als het realiseren van laadinfrastructuur technisch niet mogelijk is op depot, dan is het college bereid om hier op grond van haar afwijkingsbevoegdheid naar te kijken. Wel geldt dan dat de gevolgen voor het bedrijf onevenredig groot zijn wanneer er geen toegang meer is tot de nul-emissiezone.
4. Emissieklasse 5 bestelauto's zijn sinds 2010 op de markt en mogen ingezet worden tot 1 januari 2027. Emissieklasse 6 bestelauto's die op de markt zijn sinds 2015, tot 1 januari 2028. Deze voertuigen hebben dan de (maximale) leeftijd van respectievelijk 17 en 13 jaar bereikt voordat ze de toegang tot de zone verliezen. Dat is fors hoger dan de gemiddelde leeftijd van het totale bestelwagenpark (9 jaar) en reguliere afschrijvingsperiodes, ook voor de sector ambulante handel. Ook vrachtauto's kunnen via de landelijke overgangsregeling tot maximaal 13 jaar oud ingezet worden binnen de nul-emissiezone. Dit is in lijn met de gemiddelde leeftijd van het vrachtwagenpark van marktkooplieden.
5. Zie reactie 15.3 omtrent reactie schaarse vergunning en mogelijkheden voor duurzaamheidslening.

17. Zienswijze van Indiener 17 (28/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Pas 16 maanden geleden heb ik een nieuwe Euro 6 diesel gekocht en mag daarmee tot 1-1-2028 de stad in. De hoeveelheid onzekerheden op de markt zijn groot met o.a. de nota zware voertuigen, schaarse vergunningen en de aankomende zero emissie zone. Gezien de leeftijd die ik dan heb ga ik geen geld meer in een elektrisch voertuig stoppen. Het te investeren bedrag +/- 120.00€ is te groot, afschrijving te kort en door het zware gewicht is er ook waarschijnlijk een vrachtwagen rijbewijs nodig.
2. Effect op de binnenstad van Gouda: Als de zero emissie zone word ingevoerd zoals hij nu is, gaat ons bedrijf met pijn in ons hart na 40 jaar de markt in de binnenstad van Gouda op donderdag en zaterdag verlaten. Ik voorzie een leegloop op de markt van collega's, wat zeer negatief uit zal pakken voor de gehele binnenstad. Daarom vraag ik ontheffing voor alle marktkooplieden tot 2035 voor alle voertuigen. Een elektrische auto is op dit moment te duur en niet rendabel voor onze doelgroep, een auto is een kostenpost en geen verdienmodel. Tegen die tijd zijn er vast ook tweedehands elektrische voertuigen beschikbaar, waardoor het voor ons wat haalbaarder wordt.

Reactie

1. Zie reactie 4.2 voor toegang met emissieklasse 6 bestelauto's, reactie 15.3 voor wat betreft de intentie van de gemeente ten aanzien van schaarse vergunningen en reactie 25.2. voor de aangekondigde ontheffing zware voertuigen. Ten aanzien van het vrachtwagenrijbewijs: er wordt vanuit Europa gewerkt aan een permanente oplossing. Het is helaas onduidelijk of, en zo ja, wanneer dat in werking treedt. De gemeente gaat graag het gesprek met u aan over uw individuele situatie om gezamenlijk een plan te maken voor hoe u ook na 1-1-2028 nog de binnenstad in mag rijden.
2. Zie reactie 14.2. en 16.1. Zoals hiervoor eerder beschreven, blijft de gemeente in gesprek om goede individuele oplossingen te bieden aan betrokken ondernemers. Het college ziet meer in het leveren van maatwerk, dan een generieke ontheffing voor de markt. Dit omdat de situatie voor iedere ondernemer verschilt. Het college heeft begrip voor dat een auto vooral een kostenpost is en geen verdienmodel. Maar het college beoogd met het invoeren de stapsgewijze nul-emissiezone dat ondernemers na gaan denken over hun vervoer en hoe dat richting de toekomst slimmer en schoner kan. Daarbij moet ondernemen in de binnenstad ook in de periode 2025-2030 goed mogelijk blijven. Door het gesprek aan te gaan en het gezamenlijk uitwerken van extra maatregelen voor de markt, hoopt het college rust en vertrouwen te creëren bij de marktkoopliden en ervoor te zorgen dat ze de markt niet gaan verlaten. Het college vertrouwt erop dat voor iedere ondernemer een passende oplossing gevonden kan worden.

18. Zienswijze van Indiener 18 (29/02/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Draagvlak voor de nul-emissiezone: In onze zienswijze op het ontwerp-verkeersbesluit willen wij dan ook vooral stilstaan bij de overweging *“dat belanghebbenden brede steun hebben uitgesproken voor een nul-emissiezone in de binnenstad”*. Deze overweging komt waarschijnlijk voort uit de omgevingsanalyse die in aanloop naar het principebesluit voor een gefaseerde invoering van de nul-emissiezone stadslogistiek is uitgevoerd. Hierin werd namelijk geconcludeerd *“dat belanghebbenden (m.n. ondernemers en belangenorganisaties) steun geven aan de ambitie van de gemeente en de stappen die gemeente voornemens is te gaan zetten.”* Nog los van de vraag of belanghebbenden met de kennis van nu nog steeds deze steun zouden uitspreken, werden in het raadsvoorstel waarin over de uitkomst van deze omgevingsanalyse is gerapporteerd ook diverse noties aangegeven. Zo moest de gemeente snel duidelijkheid geven over de scope van de zero emissie zone. *“Dat wil zeggen: duidelijkheid over de norm, de zonering, de manier waarop ontheffingen/vrijstellingen worden verleend.”* Met het huidige besluitvormingsproces is op de norm en manier waarop vrijstellingen worden verleend, geen inspraak mogelijk. Wij betreuren dit als Gouda-Onderneemt!
2. Flankerende maatregelen benodigd: Maar nog belangrijker is het *“nadrukkelijke signaal”* van ondernemers waaraan later in het raadsvoorstel is gerefereerd: *Ook is een nadrukkelijk signaal dat de aanwezigheid van een stadsdistributiehubs voor ondernemers een voorwaarde is om de logistiek op een andere manier te kunnen regelen.* Inmiddels bijna drie jaar later lijkt aan dit nadrukkelijke signaal niet of nauwelijks opvolging te zijn gegeven. Sterker: in het ontwerp-verkeersbesluit wordt enkel aangegeven dat de gemeente *“onderzoekt of het ontwikkelen van één of meerdere stadsdistributiehubs of andere flankerende maatregelen de invoering van de nul-emissiezone kan faciliteren.”* Passend bij het principebesluit zoals de gemeenteraad dit op 14 april 2021 heeft genomen willen wij u verzoeken om eerst alsnog de voorwaarden te creëren voor realisatie van een stadsdistributiehubs. Op het moment dat dit niet wordt gedaan, zullen diverse ondernemers in de binnenstad mogelijk niet meer of uitsluitend tegen significant hogere kosten kunnen worden beleverd.
3. Hoge investeringskosten: Wij willen u daarom verzoeken om na te denken over een regeling voor verzoeken om nadeelcompensatie, waarop ondernemers die onevenredig geraakt worden aanspraak kunnen maken.
4. Onduidelijkheid over vrijstellingen en ontheffingen: Hoewel in het kader van het verkeersbesluit inmiddels diverse bijeenkomsten hebben plaatsgevonden en u een Stadslogistiek Makelaar heeft aangesteld om ondernemers bij de transitie te ondersteunen, willen wij u verzoeken om actief te (blijven) investeren in communicatie over de invoering van de nul-emissiezone. Wij werken op dat punt ook graag met u samen om zo veel als mogelijk doelgroepen te bereiken. Belangrijk bij deze communicatie is ook de communicatie over vrijstellingen en ontheffingen. Voor dit laatste is

uiteraard het ontheffingenbeleid relevant. Wij zien dat bij de formulering van dit beleid ook het landelijke voorbeeld is gevolgd. Wij beoordelen dit enerzijds positief vanuit de ambitie om een gelijk speelveld tussen de 29 deelnemende steden en zo veel als mogelijk duidelijkheid voor transporteurs te creëren. Anderzijds beseffen wij dat hierdoor aanpassingen in het beleid moeilijker zijn door te voeren en vrezen wij dat er door verschillende invullingen van de gemeentespecifieke ontheffingen alsnog een ongelijk speelveld ontstaat. Met betrekking tot de inhoud van het ontheffingenbeleid willen wij als GoudaOnderneemt! in de eerste plaats oproepen om waar mogelijk de administratieve lasten voor ontheffingen te beperken. Wij zien op dit punt risico's in o.a. artikel 5.2.b, artikel 6.4, artikel 9 en artikel 10. Wij verzoeken u om bij de uitvoering van deze artikelen de drempel voor aanvraag zo laag als mogelijk te maken. Voorts vragen wij uw aandacht voor de situatie in de ambulante handel. Op het moment van schrijven is het ons niet duidelijk of zij op basis van artikel 6 in het ontheffingenbeleid ook ontheffing kunnen krijgen. Wel zien wij dat er in het ontheffingenbeleid voor kermis- en circusvrachtauto's een uitzondering wordt gemaakt. Wij verzoeken u te verkennen of er voor de ambulante handel een soortgelijke uitzondering kan worden gemaakt. Wij vinden het in elk geval belangrijk dat de weekmarkt voor Gouda blijft behouden. Wij verzoeken u om te verkennen of er voor de ambulante handel specifieke ontheffingen kunnen worden verleend passend bij de situatie in deze sector.

5. Laadinfrastructuur: Wij verzoeken u om als onderdeel van de strategie voor de realisatie van een stadsdistributiehuis ook de mogelijkheden voor verbetering van de openbare laadinfrastructuur te verkennen. Voor diverse economische activiteiten in en om de binnenstad is de realisatie van extra oplaadpunten gewenst.
6. De maatregelen komen te snel: Realisatie van de genoemde voorzieningen stimuleert de transitie naar elektrisch vervoer. Tegelijkertijd weten wij dat – ook vanwege gebrek aan alternatieven – diverse ondernemers recent in conventionele bestel- en vrachtauto's hebben geïnvesteerd. Wij willen u verzoeken om als uitwerking van de hardheidsclausule ontheffingen te verlenen aan deze ondernemers. Met het voorgestelde beleid geldt voor hen namelijk slechts een afschrijvingstermijn van circa vijf jaar. Dit is voor veel ondernemers te kort. Wij verzoeken u om daarom om als uitwerking van de hardheidsclausule waar nodig ontheffingen te verlenen aan bestel- en vrachtauto's die na 1 januari 2023 zijn aangeschaft en daarbij een afschrijvingstermijn van maximaal acht jaar te hanteren. Dit betekent dat deze bestel- en vrachtauto's tot uiterlijk 31 december 2032 in de binnenstad welkom zijn.
7. Wij verzoeken u daarom om de leges zo laag als mogelijk te maken en daarbij ook rekenschap te houden met de positie van waaruit ondernemers om ontheffing van het nul-emissiebeleid vragen.
8. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor een aantal formuleringen in artikel 13. Wij zien daarin vooral bezwaren in de artikelen 13.2.d en 13.2.f. Artikel 13.2.d zorgt ervoor dat het vestigingsklimaat in de binnenstad voor diverse ondernemingen minder aantrekkelijk wordt. Hoewel wij de positieve intentie achter deze bepaling begrijpen, willen wij u in dit kader nogmaals wijzen op de redenen waarop ontheffing wordt verleend. Op het moment dat er grond bestaat voor de verlening van een ontheffing, is een ondernemer niet in staat om gebruik te maken van een emissie loos voertuig. Met deze bepaling wordt een ondernemer dus gestraft voor iets waaraan hij/zij weinig tot niets kan doen. Artikel 13.2.f gaat in onze ogen nog verder. De precieze impact van deze bepaling vinden wij als Gouda-Onderneemt! moeilijk te overzien, maar in potentie kan deze ervoor zorgen dat ondernemers in de binnenstad niet meer kunnen belevend door ondernemingen waarvan duidelijk is dat zij niet gebruik kunnen maken van emissie loos vervoer. Dit kan in onze ogen niet de bedoeling zijn. Wij verzoeken u daarom artikel 13.2.d en artikel 13.2.f te schrappen uit het ontheffingenbeleid en anderszins de hardheidsclausule in te zetten om ongewenste (economische) effecten die uit deze artikelen voortkomen te beperken.

Reactie

1. De indiener heeft in strikte zin gelijk dat op de norm en manier waarop vrijstellingen worden afgegeven geen inspraak mogelijk is, omdat de landelijke vrijstellingen opgenomen zijn in het lokale beleid. Echter waren de vrijstellingen al in 2020 in een [kamerbrief](#) aangekondigd en daar is in het stappenplan nul-emissiezone stadslogistiek Historische binnenstad Gouda ook naar gerefereerd ([oa p.14 en 28](#)).
2. Het college staat positief tegenover de realisatie van een stadshub als alternatief voor ondernemers en wil hier ook actief aan bijdragen. Het is alleen nog zoeken naar de beste manier om dit vorm te geven en ook daadwerkelijk toegevoegde waarde te creëren voor ondernemers. Er zijn namelijk nog geen praktijkvoorbeelden van commercieel succesvolle lokale stadshubs. Toch is het college voornemens om deze zomer – als onderdeel van [het flankerend pakket aan maatregelen](#) en in overleg met ondernemers die daar behoefte aan hebben - een aanbesteding

starten om partijen uit te dagen een stadshub te gaan exploiteren vanaf 1 januari 2025. Wel merkt de gemeente op dat een groot deel van de detaillisten in Gouda op dit moment alleen gebruik maken van de bekende post- en pakketpartijen en dat deze partijen (zonder meerkosten) hun dienstverlening elektrisch aanbieden. Ook professionele stadslogistieke dienstverleners investeren volop in een nul-emissiewagenpark en zullen naar verwachting, met behulp van de overgangsregeling, zonder meerkosten hun dienstverlening blijven aanbieden. Er is geen verschil in tariefstelling tussen ontvangers/verzenders binnen of buiten nul-emissiezones.

3. Het college is van mening dat de overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen een gebalanceerd pakket is waardoor ondernemers gefaseerd kunnen inspelen op de nul-emissiezone. Zo zijn de overgangsregelingen bijvoorbeeld landelijk tot stand gekomen met inbreng van vertegenwoordigers uit de sector (TLN, evofenedex, Rai-vereniging, BOVAG) en sluiten de termijnen aan op de reguliere afschrijvingsperioden. Specifiek voorziet de hardheidsclausule (artikel 13) erin om gevallen waarin de gevolgen voor de aanvrager onevenredig zijn met de te dienen doelen, een ontheffing te verlenen en daarmee af te wijken van de bepaling van dit beleid. Daarnaast heeft de gemeente Gouda een [verordening nadeelcompensatie](#). Tot slot merkt het college op dat de invoering van de nul-emissiezone gekenmerkt kan worden als een normale maatschappelijke ontwikkeling.
4. Het college dankt indiener voor deze oproep en handreiking om samen op te trekken om zoveel mogelijk doelgroepen en ondernemers te bereiken. Het college zal dan ook de inzet van de stadslogistiek makelaar continueren. Het college herkent de oproep van indiener dat de communicatie over de vrijstellingen ontheffingen belangrijk is. Het college heeft budget vrijgemaakt en er is een uitgebreid communicatieplan opgesteld. Ook dankt het college de indiener van de zienswijze voor het ondersteunen van de uniforme lijn in het ontheffingenbeleid, en tegelijkertijd het dilemma t.a.v. lokaal maatwerk. Voor het beperken van de (risico's t.a.v.) administratieve lasten het volgende: Voor de genoemde ontheffingen (5.2.b, 6.4, 9 en 10) geldt dat aanvragen hiervoor via het landelijk centrale loket kunnen worden aangevraagd en kunnen worden afgehandeld. De langdurige ontheffingen zullen inhoudelijk beoordeeld worden en bij verlening hebben deze ontheffingen een landelijke werking. De aanvraag voor deze ontheffingen hoeft dan ook maar 1x (per jaar) aangevraagd te worden. De dagontheffingen (artikel 9 en 10) zullen geautomatiseerd worden afgehandeld (op basis van een aantal controlevragen bij aanvraag en het kenteken). Hiermee worden de drempels voor een aanvraag zo laag mogelijk gemaakt. Voorts danken we de indiener voor het onder de aandacht brengen van de situatie voor de ambulante handel. In het algemeen is het college geen voorstander van een generieke ontheffing voor marktkooplieden. Er ontbreken gronden waarop de marktkooplieden een uitzonderingspositie vormen ten opzichte van andere beroepsgroepen. Marktkooplieden met een verkoopwagen (met aandrijving - N2, N3 - en carrosseriecode 23) vallen onder dezelfde regels als kermis- en circuswagens en zijn vrijgesteld of kunnen ontheffing aanvragen als 'bijzonder voertuig'. Zij behouden toegang tot de zero-emissiezone tot het bereiken van een wagenleeftijd van 13 jaar. Ook kunnen marktkooplieden, net als andere voertuigeigenaren, een ontheffing aanvraag doen op basis van artikel 6. Bijvoorbeeld als het elektrisch vermogen van de opbouw of het benodigd trekgewicht een nog vast te stellen richtwaarde overschrijdt.
5. Het college ondersteunt uw oproep. Het uitgangspunt van het [laadbeleid van de gemeente](#) is dat (een gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch vervoer. Naast plaatsing van openbare laadpalen op aanvraag voorziet het beleid van de gemeente ook in pro-actieve strategische plaatsing. Ook gaat de gemeente regie nemen op de plaatsing van openbare snelladers. Zie ook reactie 3.2.
6. Het college wijst erop dat ondernemers sinds het principebesluit uit 2021 weten dat de nul-emissiezone eraan komt, maar heeft tegelijkertijd begrip voor de gemaakte keuzes die ondernemers hebben (moeten) maken. Bijvoorbeeld omdat in 2023 de techniek nog niet ver genoeg ontwikkeld was voor de dagelijkse bedrijfsvoering. Daarom is het ontheffingenbeleid ten aanzien van bakwagens bijvoorbeeld aangepast. Ook helpt de gemeente op andere manieren om ondernemers te helpen in de transitie naar slimme en schone logistiek, bijvoorbeeld met vanuit het lokale flankerende pakket zoals al benoemd bij punt 2. Het college wil daarom geen toezegging doen om voor ondernemers die sinds 1 januari 2023 een nieuwkoop bestel- of vrachtauto hebben gekocht, via de hardheidsclausule uitstel te geven tot uiterlijk 2032. Het college zegt het volgende toe: Het college volgt de landelijke afspraken over de beleidskeuzes die I&W nog moet maken voor na 1/1/2030.
7. De leges zijn gebaseerd om kostendekkend de ontheffingsaanvragen te kunnen beoordelen en de hoogte wordt landelijk vastgesteld. Door de landelijke werking van de langdurige ontheffingen worden de kosten voor ondernemers geminimaliseerd.

8. Artikel 13.2.d en 13.2.f zijn bedoeld om een gelijk speelveld te borgen voor ondernemers die investeren in nul-emissie oplossingen en dat ondernemers die zich nieuw vestigen of nieuw werk aannemen op de hoogte hadden kunnen zijn van het beleid. Voor ondernemers die in aanloop naar 2025 een ontheffing aanvragen vormen deze weigeringsgronden voor de ontheffing geen beperking. Het college heeft desalniettemin begrip voor deze zienswijze en beseft dat een dergelijk besluit op deze grond disproportioneel kan zijn. Daarom is in het definitieve ontheffingenbeleid het oorspronkelijke artikel 13 gewijzigd in "kan" (zie art. 15.1 sub a en c).

19. Zienswijze van Indiener 19 (1/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. De maatregelen komen te snel: De SBG heeft echter moeite met een generieke invoeringsperiode van 5 jaar. Ofschoon al geruime tijd wordt gecommuniceerd dat een Zero Emissie Zone zal worden ingevoerd, is een groot deel van de ondernemers er pas recent van doordrongen wat de impact daarvan is op hun eigen bedrijfsvoering. Een deel van de auto's van ondernemers heeft een lange afschrijvingsduur en die moeten nu versneld worden afgeschreven, aangezien in 2030 alleen nog elektrische auto's voor ondernemers zijn toegestaan. We dringen erop aan om de invoeringstermijn te verlengen tot in ieder geval 2032 voor recent aangeschafte auto's om de economische schade zoveel mogelijk te beperken. In de bijgevoegde mail van ZES-adviseur Paul van den Hurk aan de heer Rob Ogink van 15 november 2023 is n.a.v. een overleg met de Centrummanager, 2 afgevaardigden van de Markt en Arjan Versteeg namens de SBG, aandacht gevraagd voor de problematiek van de ambulante handel.
2. Impact op de binnenstad van Gouda: De voorgenomen maatregelen treffen zo'n 17 ondernemers direct, wat kan leiden tot een leegloop op de Markt van Gouda. Tenslotte, een gezonde en schonere binnenstad klimaat kan niet zonder een vitale economie!
3. Effectiviteit van de nul-emissiezone: De ambulante handel en een deel van de auto's voor bevoorrading komt maar 1 of 2 keer per week naar de binnenstad rijdt dan slechts een afstand van 600 meter door het centrum. De uitstoot van deze (meestal Diesel 6) voertuigen is in onze ogen te verwaarlozen als deze afgezet wordt tegen de verkeersbewegingen van bewoners en bezoekers in hetzelfde gebied. We vinden het daarom belangrijk dat er voor 1-1-2025 een 0-meting gaat plaatsvinden om over een aantal jaar het effect voor het milieu te kunnen meten, voordat in 2030 (of mogelijk 2032) alle ontheffingen worden opgeheven. En dat daarbij ook in kaart wordt gebracht welke types voertuigen en hoeveel per dag de stad binnenrijden (a.d.h.v. kentekens kan de uitstoot worden vastgesteld) om de uitstoot vast te stellen van particuliere en zakelijke voertuigen. Dit is volgens de SBG de enige manier om objectief de noodzaak voor het definitief doorvoeren van een dergelijke ZES-zone vast te stellen.
4. Wij vragen de gemeenteraad om voordat overgegaan wordt tot definitieve invoering een evaluatie moment in te bouwen waarbij op basis van de metingen een gewogen beslissing kan worden genomen. En wij adviseren de gemeenteraad om zich eens goed te laten voorlichten over alle ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en voertuigen. Er is immers al in Europees verband besloten dat er vanaf 2035 geen voertuigen met fossiele brandstof meer geproduceerd worden. Daarnaast nemen de ontwikkelingen op het gebied van waterstof een enorme vlucht. Wellicht nemen we nu maatregelen die daarna heel snel achterhaald zijn. Gouda en de andere 28 steden lopen voor op wat er op macroniveau aan ontwikkelingen zijn. Deze gemeentes zullen dus ook geconfronteerd worden met de onvoorziene nadelige gevolgen en kinderziektes. Het zou daarom een goede zaak zijn als d.m.v. een ruimhartig ontheffingenbeleid specifiek voor ondernemers de nadelige effecten van de maatregelen zoveel als mogelijk worden beperkt. Dan is ook de kans groter dat er voldoende laadpalen zijn om de vrachtauto's te kunnen opladen en wordt voorkomen dat bijvoorbeeld bedrijven dieselgeneratoren moeten gaan aanschaffen om hun wagenpark met elektrische voertuigen te kunnen opladen.

Reactie

1. Zie reactie 18.6 en in aanvulling: In het landelijke RVV is door het Rijk opgenomen dat de overgangsregeling per 1 januari 2030 afloopt. Ook de lokale ontheffingen lopen per die datum af. De beleidskeuzes voor na 2030 zijn echter nog niet gemaakt. Het is aan het Rijk om eventueel te besluiten de landelijke overgangsregeling met bijbehorende vrijstellingen te verlengen. De gemeente zal geen toezegging doen dat 'recent aangeschafte nieuwe voertuigen' tot 2032 ingezet kunnen worden. Wel zegt het college toe deze groep voertuigen te monitoren d.m.v. de

- jaarlijkse wagenparkanalyse om te bepalen of en zo ja hoe groot het risico van (ongewenste) versnelde afschrijving is.
2. Zie reactie 16.1.
 3. Het college gaat mee in het verzoek voor een 0-meting om het effect van de nul-emissiezone te meten. Zodra de camera's voor het handhaven van de nul-emissiezone zijn geïnstalleerd zal daarmee een 0-meting uitgevoerd worden. De camera's zullen, net als in andere steden, gebruikt worden om de lucht- en klimaateffecten van de invoering van de zone structureel te meten. Aanvullend daarop zullen we bij regulier verkeersonderzoek (tellingen in het kader van VCP) ook de emissieklassen bemeten (uitvragen bij RDW), zodat ook een breed en meer algemeen beeld ontstaat van het rijdend wagenpark in heel Gouda. Daarmee kunnen we dan ook iets zeggen over de verschoning op de singels en in rest van de stad.
 4. Het college is van mening dat er met de landelijk afstemde overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen ruimhartig beleid is om eventuele nadelige effecten van de nul-emissiezone voor ondernemers te beperken. Het college wijst erop dat bij het maken van de landelijke afspraken in het klimaatakkoord (uit 2019) het doel was dat de transportactiviteiten uiterlijk in 2025 zonder emissie uitgevoerd konden worden. Met de uitwerking van de overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen is dit opgerekt tot 2030. Om tegemoet te komen aan de zorgen van ondernemers t.a.v. de beschikbaarheid van vrachtauto's gaat het college ruimhartiger om met de overgangsregeling voor bakwagens. De motivatie is hiervoor: In de landelijke overgangsregeling wordt onderscheid gemaakt tussen bakwagens en opleggetrekkers. Opleggetrekkers (emissieklasse 6) vanaf bouwjaar 2017 mogen de zone in tot 2030, terwijl voor bakwagens (emissieklasse 6) geldt dat alleen voertuigen vanaf bouwjaar 2020 de zone mogen betreden tot 2030. Het college heeft besloten om, aanvullend aan de overgangsregeling, bakwagens (emissieklasse 6) vanaf bouwjaar 2017 tot 2020 ontheffing te verlenen voor de nul-emissiezone in Gouda tot 1/1/2028. Dit wordt in het definitieve ontheffingenbeleid opgenomen. Hieraan liggen de volgende afwegingen ten grondslag:
 - a. De aannames op basis waarvan in het verleden het onderscheid tussen opleggetrekkers en bakwagens is gemaakt zijn met de kennis van nu onjuist gebleken:
 - i. Er werd aangenomen dat de afschrijvingstermijn voor opleggetrekkers langer zou zijn dan voor bakwagens, maar dat blijkt niet het geval.
 - ii. Er werd aangenomen dat elektrische bakwagens veel beter verkrijgbaar zouden zijn per 2025 dan opleggetrekkers, maar hierin blijkt nauwelijks verschil te zijn.
 - b. Als alleen de huidige overgangsregeling wordt gehanteerd zou 93% van het huidige Goudse wagenpark van vrachtwagens de zone niet in mogen. Dit acht het college buitenproportioneel. Voor bestelbussen is dit percentage ongeveer 25%.
 - c. De verwachting is dat de meeste ondernemers die een bakwagen (emissieklasse 6, 2017-2020) gebruiken niet direct zullen overstappen naar een elektrische variant, maar op een bakwagen (emissieklasse 6, 2020-2025) waarmee tot 2030 toegang tot de zone verkregen wordt. De uitstoot van deze voertuigen is identiek, dus dit leidt niet tot een verslechtering van de uitstoot. Het aanpassen van de leeftijdsgrens voor bakwagens heeft dus (nagenoeg) geen gevolgen voor de effectiviteit van de zone.
 - d. In het landelijk directeurenoverleg van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) is ingestemd met deze oprekking. Dit betekent dat alle nul-emissiezone gemeenten deze termijn zullen aanhouden en zullen opnemen in het ontheffingenbeleid. Door collectief deze ontheffing over te nemen wordt landelijke uniformiteit behouden, waar marktpartijen sterke behoefte aan hebben.
 - e. Door bakwagens (emissieklasse 6, 2017-2020) te ontheffen wordt ondernemers meer tijd geboden om de huidige voertuigen af te schrijven en zich voor te bereiden op een investering in elektrische varianten en de bijbehorende laadinfrastructuur voordat vanaf 2030 alleen nog emissieloze voertuigen de nul-emissiezone mogen betreden.
 - f. Ondernemers hebben aangegeven dat de markt voor tweedehands emissieklasse 6 bakwagens (DET > 2020) beperkt beschikbaar zijn. Met de uitbreiding wordt de beschikbaarheid van tweedehandse voertuigen vergroot en kunnen zij tegen lagere kosten een bestaand emissieklasse 0-5 voertuig vervangen.

In zijn algemeenheid geldt dat met het verkeersbesluit duidelijkheid wordt geven over de beoogde stapsgewijze invoering richting 2030. Het uitgangspunt is dat iedere betrokken ondernemer die in de Goudse binnenstad wil ondernemen, dat op een goede manier moet kunnen (blijven) doen. Met onder andere een duidelijke stapsgewijze invoering, uniforme landelijke ontheffingen en maatwerk via lokale ontheffingen en flankerende maatregelen verwacht het college te doen wat

nodig is om het uitgangspunt te borgen. De monitoring biedt aanknopingspunten om de stapsgewijze invoering en het uitgangspunt te bewaken en bij ongewenste effecten bij te sturen.

20. Zienswijze van Indiener 20 (3/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Effectiviteit van de nul-emissiezone: Ik heb begrip voor de wens om de uitstoot van fijnstof te verminderen in Gouda. Echter, dit plan draagt nauwelijks bij aan de vermindering hiervan. Het plan geldt immers alleen voor bedrijfswagens. Dieselauto's die privé geregistreerd staan, benzineauto's, dieselpompen die gebruikt worden bij werkzaamheden aan de straat, bekabeling, of het riool waarvan er eigenlijk elke dag wel een aantal staan te draaien in de binnenstad, generatoren bij evenementen zoals de ijsbaan die weken lang in gebruik zijn, de vele vliegtuigen boven de stad en vele andere bronnen van fijnstof blijven immers wel toegestaan. De overstap naar een elektrische auto levert ook maar een winst op van 25% per auto als het gaat om fijnstof, aldus het TNO (Elektrische auto's en fijnstof, hoe zit het? | ANWB). Dit heeft te maken met de fijnstof die vrijkomt bij het snellere slijten van banden en remschijven. Behalve de vele andere bronnen van fijnstof en andere uitstoot, is het effect ook minimaal door de kleine oppervlakte van de zero-emissiezone. Er wordt veel schade gedaan om de uitstoot op een hele kleine plek marginaal te verminderen, terwijl er in de rest van de stad geen restricties zijn. Dat maakt dat de winst die er gemaakt wordt, voor zover die er is, geen impact heeft op het bredere milieu in de stad of het klimaat in zijn geheel.
2. Impact op de binnenstad van Gouda: Mijns inziens heiligt dit resultaat niet de klappen die worden uitgedeeld aan de leefbaarheid van de stad, de bestaanszekerheid van degenen die toch al aan de onderkant van de samenleving staan maar het wel zelf proberen te redden en het draagvlak voor toekomstige maatregelen met meer effect. De glazenwasser, de kleine klusjesman die zichzelf uit de problemen probeert te werken zonder leningen aan te kunnen of willen gaan, de slotenmaker, de jonge bandjes die willen spelen in de uitgaansgelegenheden van de stad, de zelfstandige winkelier die niet kan werken met een distributiehuis en de binnenstadbewoner die buiten het centrum werkt met gereedschap zijn allemaal de dupe van deze maatregel. Binnenstadbewoners die bijvoorbeeld hun diensten willen afnemen zullen genoodzaakt zijn naar grote, vaak duurdere bedrijven te stappen die zich een elektrisch wagenpark kunnen veroorloven.
3. Hoge investeringskosten: Ik durf in deze zelfs te preken van concurrentievervalsing. Een elektrische bus kost immers vaak twee of drie keer het jaarinkomen van een zzp-er in de branches waar de betreffende bestelwagens veel gebruikt worden. Iemand die iets met zijn handen kan en de eigen broek wil ophouden kan tot voorheen met 3000 euro beginnen en in ieder geval niet in de uitkering geraken. Met deze maatregel wordt het benodigde startkapitaal een halve ton.
4. Andere oplossingen benodigd: Daarom zou mijn voorstel zijn om te kijken naar andere oplossingen. Laat deze regel bijvoorbeeld enkel gelden voor daadwerkelijke vervoersbedrijven, die veelal van buiten de stad komen om hier zaken te leveren. Maak de gehele binnenstad autovrij zonder uitzonderingen, zodat iedereen met een gelijk speelveld zit. Laat de milieuzone gelden voor de gehele stad, zodat de smart in ieder geval gedeeld is. Verbied ook de andere en vaak grotere vervuilers en fijnstof uitstoters in de stad, zodat de maatregel tenminste een schaduw van een effect heeft. Maar in deze vorm zijn de maatregelen de nieuwste vorm van naar beneden trappen en heeft het alle schijn van symboolpolitiek. Enkele effecten die wel bereikt zullen worden zijn een verkleining in draagvlak voor meer effectieve maatregelen in de toekomst, een nog verdere afbreuk aan het vertrouwen in de politiek en overheid, en leed bij enkele honderden mensen die toch al weinig hebben.

Reactie

1. Het college is blij te horen dat indiener de doelstelling ondersteunt. Het college erkent dat de nul-emissiezone voor wat betreft fijnstofuitstoot een beperkte bijdrage levert. Het college vindt het terecht dat de indiener erop wijst om ook andere bronnen van fijnstofuitstoot aan te pakken. De gemeente verkent momenteel de mogelijkheid om aan te sluiten op het landelijke convenant Schoon en Emissieloos Bouwen. Indien de gemeente dit convenant ondertekent, zal het [verplichtingen en normen introduceren](#) t.a.v. mobiele werktuigen (zoals generatoren bij evenementen) en bouwlogistiek. De werking van een dergelijk convenant is gemeentebreed en is een aanvulling op de nul-emissiezone stadslogistiek. Het college verwacht hierover in de loop van dit jaar meer duidelijkheid te kunnen geven.
2. Ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, kunnen een ontheffing aanvragen in verband met bedrijfseconomische

omstandigheden. Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet emissieloos beschikbaar of nog niet/niet-tijdig leverbaar zijn. Ondernemers die maar zelden in de nul-emissiezone hoeven te zijn, worden geholpen met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente en per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd. Verder wijst het college op een recent onderzoek van onderzoeksbureau Panteia dat in opdracht van het Ministerie van I&W is opgesteld naar het eventueel doorberekenen van investeringen in nul-emissie voertuigen aan de consument. Het [onderzoek](#) concludeert "tot 2030 is het effect van de tot dan toe beperkte extra investeringen in ZE-vervoer op de prijs van consumentenproducten nog gering. Maar ook na die tijd blijft het effect hiervan hoogstwaarschijnlijk marginaal. Dat komt doordat het transport over de hele linie duurder wordt, dus ook voor vervoer met dieseltrucks...".

3. Zie reactie 8.1. In aanvulling wijst het college erop dat er nog steeds mogelijkheden zijn voor startende ondernemers om gedurende de opstartfase gebruik te maken van [relatief goedkope 2^{de} hands emissieklasse 5 bestelauto's](#) (met een leeftijd van 10 a 15 jaar) die voor een groot deel de afschrijving hebben gehad en bij inzet tot 1/1/27 maar beperkt afschrijving hebben.
4. In het RVV is bepaald dat nul-emissiezones op basis van kenteken en voertuigtype worden ingevoerd en dat geen onderscheid is te maken naar de inzet van het voertuig of branchering.

21. Zienswijze van Indiener 21 (4/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Ik pleit voor een aanpak die oog heeft voor de lokale kleine zelfstandig ondernemers. Voor deze groep zijn gedwongen investeringen én kapitaalvernietiging (voortijdig afschrijven) bedrijfseconomisch absoluut onhaalbaar. Er is geen sprake van ook maar enige mate van proportionaliteit. De beoogde uitvoering heeft voor deze groep ondernemers gevolgen die volstrekt onevenredig zijn met het beleidsdoel: deze groep ondernemers is relatief beperkt in omvang, de bijdrage aan uitstoot en geluidsoverlast derhalve relatief gering. De impact van onontkoombare bedrijfsbeëindiging is voor ondernemers echter geenszins relatief gering. Voor mij als kleine zelfstandige ondernemer* zal de beoogde invoering zeer waarschijnlijk het einde van mijn onderneming betekenen.
2. Impact op de binnenstad van Gouda: Voor het behoud van - en wat te denken van de verduurzamingsopgave in - de historische binnenstad zijn lokale ondernemers essentieel. Oude panden vragen immers veel onderhoud. De kleine lokale klusbedrijven, die met hun bestelbusjes gereedschap, materialen én personeel aanvoeren (en verder de hele dag geparkeerd staan dus zeker geen meters maken in de binnenstad), worden echter gedwongen hun werkgebied te verleggen en de binnenstad te mijden. Dit scenario werd al als zeer realistisch aangekondigd op de informatieavond van 6 februari jl door verschillende ondernemers. Niet alleen als ondernemer maar ook als bewoner van de Goudse binnenstad baart deze houding van de gemeente Gouda jegens de kleine lokale ondernemers mij ernstig zorgen. Het parkeerbeleid, dat buiten de scope van deze zienswijze valt, is daar een ander schrijnend voorbeeld van. Leegloop uit de binnenstad mag dan de beste remedie zijn om emissie en geluidsoverlast te reduceren, maar kan toch niet de verborgen agenda van de gemeente Gouda zijn.
3. Geen duidelijkheid over ontheffingen: Echter: een Centraal Loket voor het aanvragen van ontheffing is "eind 2024" operationeel (artikel 12 lid 2) (NB: beoogde invoering per 1 januari 2025!). Ik verzoek u dan ook pas tot definitieve vaststelling over te gaan als sprake is van een voldragende en volledig uitgewerkte regeling - ook op het punt van lokaal maatwerk - die een zorgvuldige uitvoering garandeert. Het kan niet zo zijn dat voor deze groep het ondernemen in de binnenstad onmogelijk wordt gemaakt. Van een betrouwbaar en capabel gemeentebestuur mag verwacht worden dat voor de lokale kleine zelfstandig ondernemers tijdig een passende én uitgewerkte ontheffingsmogelijkheid beschikbaar is.

Reactie

1. Het college hecht veel belang aan de lokale kleine zelfstandig ondernemers. Het college gaat erin mee dat het investeringsvermogen van micro-ondernemers doorgaans kleiner is dan het grootbedrijf. Mede daarom wil de gemeente haar duurzaamheidsfonds inzetten om zakelijke leningen met gunstige ter beschikking te kunnen stellen waartegen Goudse ondernemers tegen aantrekkelijke voorwaarden kunnen investeren in nul-emissie voertuigen. Maar er zijn meer maatregelen in het [flankerende pakket](#) om lokale ondernemers te ondersteunen in de transitie naar slimme en schone logistiek. In aanvulling wordt onder andere verwezen naar reactie 3.1 en 20.3.

2. Zie reactie 12.2
3. Met vaststelling van het verkeersbesluit wordt ook het definitieve ontheffingenbeleid vastgesteld. Het Centraal Loket zal medio juli 2024 worden geopend voor het aanvragen van langdurige ontheffingen, zodat ondernemers tijdig duidelijkheid hebben over het al dan niet verkrijgen van een ontheffing. Gouda hanteert het landelijk afgestemde ontheffingenbeleid. Daarbij wordt de gelegenheid geboden voor lokaal maatwerk via de hardheidsclausule en bij de beoordeling van de ontheffing o.b.v. bedrijfseconomische omstandigheden.

22. Zienswijze van Indiener 22 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Na twee zware Corona jaren zonder inkomsten worden wij, als het aan Gemeente Gouda ligt, verplicht een elektrische bestelbus van minimaal € 33.000,- aan te schaffen. Daar hebben wij simpelweg het geld niet voor. Daarbij komt dat de bestaande bedrijfswagen vervroegd moet worden afgeschreven, dat zijn ook extra kosten. Deze elektrische bestelbus hebben we alleen nodig om bij onze binnenstadswoning te komen, ongeveer 400 meter van de ring heen en terug. Verder niet. Daarbuiten is het niet noodzakelijk om elektrisch te rijden. Nu er ook in Korte Akkeren en Kort Haarlem betaald en gereguleerd parkeren wordt ingevoerd kunnen wij, wonend in de binnenstad (vergunning zone 1), met onze diesel bedrijfsauto geen kant meer op. Waar gaan we parkeren? Hoe komen wij (vaak midden in de nacht) thuis met onze noodzakelijke bedrijfsmiddelen voor de volgende dag?
2. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: De op dit moment verkrijgbare elektrische bestelbussen voldoen niet aan de eisen gesteld aan onze bedrijfsvoering: De actieradius, zeker met een aanhanger, is veel te klein. De afstanden in de verkoopbrochure worden in de praktijk niet gehaald. Er zijn geen oplaadfaciliteiten op locatie (evenementen- festivalterrein), zodat we niet kunnen bijladen voor de terugweg, vaak midden in de nacht. De laadpaalzekerheid, voor de volgende werkdag, in de binnenstad is veel te klein. Gezien de problemen op het stroomnet is stroomlevering te onbetrouwbaar. De oplaadtijd van de bestelbus is veel te lang. Bij bedrijfswagens is de snellaadtijd sowieso langer dan bij een elektrische personenwagen. De gebruiks- en aanschafkosten zijn veel hoger, zeker als de vrijstelling wegenbelasting wordt afgeschaft.
3. Discriminerende maatregelen: Het is gewoon discriminatie, het wordt geen zero-emissiezone want alle andere particuliere diesel- en benzineauto's mogen nog gewoon de binnenstad in. Nu wordt een kleine groep kleine zelfstandigen financieel en operationeel buitenproportioneel benadeeld. Zeker in verhouding tot ondernemers die buiten de zero-emissiezone wonen en wel een keuze hebben. Gemeente Gouda zou bij de invoering van de zero-emissie zone meer rekening moeten houden met ons als bewoners en ondernemer in de binnenstad. In ieder geval door het verlenen van extra vrijstellingen en ontheffingen voor ons en andere getroffen binnenstadsondernemers en dienstverlenende ondernemers (aannemers etc.) werkend in de binnenstad.
4. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Als binnenstadbewoners zijn wij zuinig op ons monumentale pand. Door de invoering van de zero-emissie zone zal het heel moeilijk worden om ons pand te laten onderhouden. Geen aannemer, schilder, rioolontstopper, cv-monteur, stukadoor etc. zal behoefte hebben om in de binnenstad te gaan werken. Te veel gedoe en ze hebben genoeg ander werk in de omgeving. Komen ze toch, dan vragen ze vermoedelijk woekerprijzen. Dit gaat een probleem worden voor veel monumenten/ huizenbezitters in de binnenstad. Door wie en tegen welke prijs moet het onderhoud worden gedaan om de binnenstad mooi te houden? - Behalve onderhoud moeten wij ook ons pand verduurzamen. Vaklieden in bedrijfswagens zullen we hard nodig hebben voor het verduurzamen van de huizen in de binnenstad. En die komen niet. Verduurzaming van de binnenstad wordt dus moeilijker, kostbaarder en het zal vertragen, wat uit oogpunt van een beter milieu onwenselijk is. - De elektrische bestelbusjes en vrachtwagens zijn veel zwaarder dan de huidige bestelwagens. Hierdoor is de kans op trillingsschade aan de kwetsbare monumentale binnenstadspanden veel groter dan dat het nu is. - Het offer dat gebracht moet worden door de bewoners van de Goudse binnenstad staat niet in verhouding met de mogelijk te behalen milieuvoordelen
5. De maatregelen komen te snel: Ook zou de zero-emissie zone later moeten worden ingevoerd. Dit om de binnenstad voor bewoner en ondernemers bereikbaar, leefbaar en onderhoudbaar te houden en zo iedereen wat meer tijd te geven om zich aan te kunnen passen.

Reactie

1. Zie reactie 3.1, 3.3 en 20.3. Daarnaast kunt u gebruik maken van een gratis adviesgesprek met onze logistiek makelaar - [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#). Onze logistiek makelaar neemt dan de tijd om uw specifieke situatie samen met u door te nemen en de mogelijkheden/onmogelijkheden samen met u te bespreken.
2. Zie reactie 4.1 voor de inzet van nul-emissie bestelauto's en het trekgewicht, en reactie 3.3 voor de ontwikkeling van toename van actieradius. In aanvulling daarop: de gemeente erkent dat de oplaadfaciliteiten bij evenementen/festivals in Nederland nog tekort schieten om tijdens de klus bij te laden en is het met de indiener eens dat nachtelijk bijladen het doel voorbij schiet. Net als benodigde laadinfra bij bouwwerkzaamheden zien we echter wel steeds meer initiatieven op dit gebied. Daarnaast werkt de gemeente aan 'laadpaalzekerheid' van openbare laadpalen in de gemeente, zie reactie 18.5.
3. De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken en de voor logistiek benodigde bewegingen in de binnenstad te verminderen. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom vastgelegd dat particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bestelauto of vrachtauto via het Centraal Loket ontheffing krijgen op aanmelding van het kenteken, als zij daarbij kunnen verklaren dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt.
4. Zie reactie 12.2. Met betrekking tot de zwaardere nul-emissie voertuigen merkt de gemeente op dat deze voertuigen over het algemeen zwaarder zijn dan de diesel tegenhangers, maar dat deze voertuigen minder bewegende delen bevatten en daardoor minder trillingen veroorzaken. Naast het invoeren van de nul-emissiezone zal de gemeente in 2025 een verkeersbesluit nemen om de gewichts- en lengtebeperking in de binnenstad (volgens VCP) invoeren. Dit moet een bijdrage leveren aan het reduceren van de trillingsschade. Verder wijst het college op een recent onderzoek van onderzoeksbureau Panteia dat in opdracht van het Ministerie van I&W is opgesteld naar het eventueel doorberekenen van investeringen in nul-emissie voertuigen aan de consument. Het [onderzoek](#) concludeert: *"tot 2030 is het effect van de tot dan toe beperkte extra investeringen in ZE-vervoer op de prijs van consumentenproducten nog gering. Maar ook na die tijd blijft het effect hiervan hoogstwaarschijnlijk marginaal. Dat komt doordat het transport over de hele linie duurder wordt, dus ook voor vervoer met dieseltrucks..."*.
5. Het college is van oordeel dat wachten op betere, goedkopere technieken, niet noodzakelijk en zelfs niet wenselijk is. Het college wil benadrukken dat de nul-emissiezone mede wordt ingevoerd om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad. Daarnaast wordt hierdoor de CO₂-uitstoot verminderd. Er wordt steeds meer bekend over de schadelijke gevolgen van luchtverontreinigende stoffen en daarom heeft de World Health Organization (WHO) haar advieswaarden voor luchtkwaliteit in 2021 stevig aangescherpt. Zeer recent hebben EU-lidstaten in de Raad en het Europees Parlement [een voorlopig akkoord bereikt](#) voor de Richtlijn Luchtkwaliteit. De nieuwe regels schrijven strengere normen voor 2030 voor in de vorm van grenswaarden en streefwaarden die dichter bij de WHO-advieswaarden liggen en die regelmatig zullen worden beoordeeld. Dit benadrukt de noodzaak om de lucht in Gouda nog schoner te maken. Het college is mede gelet op het bovenstaande van mening dat het onverstandig zou zijn om de invoering van de nul-emissiezone uit te stellen. Daarbij verwacht het college door middel van maatwerk individuele ondernemers ondersteuning te kunnen bieden in de transitie naar emissieloze logistiek, zodat iedere ondernemer een realistisch tijdspad kan volgen en waardoor uitstel niet nodig is.

23. Zienswijze van Indiener 23 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. **De maatregelen komen te snel:** Het invoeren van de Zero-emissiezones heeft grote gevolgen voor ondernemers in de ambulante handel met een (markt)standplaats in de zero-emissiezones en daarbuiten. Alhoewel de ondernemers in de ambulante handel bij willen dragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen én de ambities onderschrijven om ook in deze sector te streven naar de inzet van zero-emissie voertuigen, is de snelheid waarmee de overgang naar zero-emissie (markt)voertuigen doorgevoerd moet worden te hoog. Voor deze sector is dit tempo van verduurzaming onmogelijk te realiseren. Dit wordt veroorzaakt door de specifieke economische en technische kenmerken van de bedrijfsvoering in deze sector. Het grootste knelpunt is dat er geen geschikte/ betaalbare elektrische voertuigen beschikbaar zijn voor de ambulante handel.

2. Ambulante ondernemers zijn wekelijks of zelfs meerdere keren per week actief op (markt)standplaatsen. Jaarlijks staan zij gemiddeld 100-200 keer op een standsplaats in de zero emissiezone. Slechts een klein deel van de betrokken ondernemers maakt gebruik van voertuigen die zijn ingericht als winkelwagen. Als er winkelwagens zijn, is het merendeel een zware aanhangwagen die door een truck of zwaardere bestelauto wordt getrokken. Omdat het trekkend voertuig in het kentekenregister niet als winkelwagen is ingeschreven, is de vrijstelling niet van toepassing.
3. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: Er is de komende jaren onvoldoende aanbod van geschikte/betaalbare (tweedehands) zware elektrische bussen en trucks die voldoen aan de operationele eisen van de ambulante handel.
4. Laadinfrastructuur: De infrastructuur is niet op orde. Er zijn in de gemeente Gouda laadpalen maar geen of onvoldoende laadpalen op het markt(terrein). U kunt hierbij denken aan de foodbranche met elektrische vrachtwagens. Aangezien de ondernemers met bijvoorbeeld gekoelde producten hun producten de hele dag gekoeld moeten bewaren, moeten de vrachtwagens tijdens de markt vlak bij de kraam aangesloten blijven op een laadpaal. De elektrische vrachtwagens en bussen die er nu zijn, zijn onbetaalbaar en hebben geen capaciteit en laadvermogen. Hoe zwaarder de bus geladen is hoe minder kilometers hij kan rijden. Als de airco, verwarming en lampen aan zijn nog minder. Daarbij komt dat wanneer een ambulante ondernemer op een andere standplaats staat waar geen ZES is, is er geen mogelijkheden tot laden.
5. Hoge investeringskosten: Een elektrische vrachtwagen kost minimaal 340.000 euro. En gezien het feit dat deze ondernemers beschikken over een schaarse vergunning, zijn de vergunningen (straks) niet meer voor onbepaalde tijd. Hoe en met wat moeten deze ondernemers investeren of hun investering terugverdienen in een korte bepaalde duur. De banken geven geen financiering hiervoor. Tweedehands elektrische bussen en vrachtwagens zijn nog lang niet beschikbaar.
6. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Er zijn ambulante ondernemers in Gouda die op leeftijd zijn en meerdere standplaatsen elders hebben waar geen Zero Emissie zone is. Dat betekent dat als er geen algehele ontheffing komt, ze niet meer naar Gouda komen en een andere (markt)standplaats gaan zoeken als dat enigszins mogelijk is. Bij navraag in den lande laten de (markt)ondernemers weten dat meer dan de helft gaat stoppen en dan zal er in 2030 nog maar een hele kleine markt over blijven. Voor zowel het stedelijk woonmilieu als voor de winkeliers en horeca in Gouda zou dat een flink (omzet)verlies betekenen.
7. De Koninklijke Centrale Vereniging Ambulante Handel is niet tegen Zero Emissie, maar het moet wel kunnen. Er is sprake van een gedeeltelijke tijdelijke ontheffing (niet voor iedereen) voor iets waar de ambulante ondernemers niet aan kunnen voldoen. Aangezien de geboden oplossingen in de praktijk geen uitkomst bieden, dringen wij aan op een algehele ontheffing voor de ambulante handel. Hiermee wordt recht gedaan aan de bijzondere positie van de ambulante ondernemers en het belang van de warenmarkten en solitaire standplaatsen voor de economie van de binnenstad. De gemeenten Amersfoort, Enschede en Maastricht zijn u voorgegaan en hebben besloten om de ambulante handel in haar gemeenten een algehele ontheffing tot 2030 te verlenen voor de zero emissiezones. Concreet is ons verzoek, een algehele ontheffing van de zero-emissiezones voor de bestel- en vrachtauto's voor de ambulante handel tot 2035

Reactie

1. Het college is blij te horen dat de ambities van de gemeente worden onderschreven om te streven naar inzet van nul-emissie voertuigen. Ten aanzien van de snelheid en het tempo wijst het college naar de mogelijkheden om gebruik te maken van de ontheffingen, zie reacties 3.1 (voor dreigend faillissement) en 18.4 (voor niet-ZE-verkrijgbaar). Ook wijst het college op [het flankerende pakket aan maatregelen](#) dat is vastgesteld om ondernemers te helpen in de transitie naar slimmere en schonere logistiek. De gemeente levert maatwerk en heeft daarin speciale aandacht voor onder andere de ambulante handel. We kijken graag met samen met de ondernemers naar wat er wel mogelijk is en nodigen ondernemers uit om met ons in gesprek te gaan. Dan zorgen we er gezamenlijk voor dat voor iedere binnenstadondernemer een realistisch tijdspad kan volgen en niet het onmogelijke gevraagd wordt.
2. Het college bevestigt de inbreng dat niet-aangedreven verkoopwagens (RDW cat. O) geen baat hebben bij de vrijstelling/ontheffing als bijzonder voertuig. De vrijstelling/ontheffing geldt alleen voor N2 en N3 bedrijfsvoertuigen. Wel kunnen de trekkende bedrijfsvoertuigen (N1, N2, N3) die aanhangers of verkoopwagens trekken mogelijk beroep doen op de ontheffing niet-verkrijgbaar. Zie reacties 5.1, 15.2 en 18.4.
3. Zie reactie 4.1.

4. Zie reactie 3.2, 15.1 en 15.2.
5. Zie reactie 15.3.
6. Het college erkent het belang van een levendige markt. Toch is de gemeente geen voorstander van een algehele ontheffing voor deze doelgroep. Zie voor de algemene reactie hierop, reactie 14.2 en 16.1.
7. Het college erkent het belang van een levendige markt. Toch is de gemeente geen voorstander van een algehele ontheffing voor deze doelgroep. Zie voor de algemene reactie hierop, reactie 14.2. Naast de genoemde gemeenten (Rotterdam, Amersfoort, Enschede en Maastricht) zijn geen andere gemeenten (25+) voornemens een algehele ontheffing voor ambulante handel te verlenen. Dit is in de ogen van het college ook niet eerlijk naar andere groepen ondernemers. Ook zou een dergelijke ontheffing alleen lokaal gelden, terwijl met landelijke ontheffingen marktondernemers ook andere nul-emissiezones in mogen. Het college ziet meer in het leveren van maatwerk; naast de al geldende algemene ontheffingsmogelijkheden is er ook het [vastgestelde flankerend pakket](#), waarmee ondernemers stapsgewijs geholpen worden in de transitie naar slimme en schone logistiek. Dat pakket geeft richting, maar ligt nadrukkelijk nog niet volledig vast. De gemeente gaat graag met ondernemers in gesprek om maatregelen verder uit te werken, zodat we de gewenste ondersteuning bieden in de transitie naar emissieloos vervoer.

24. Zienswijze van Indiener 24 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: voor mij als kleine zelfstandige marktkoopman is het niet op te brengen om een elektrische bus aan te schaffen tevens is er momenteel geen model die aan mijn arbeid kan voldoen. de kosten en baten wegen niet tegen elkaar op

Reactie

1. Zie reactie 3.1. en 5.1. In aanvulling: het college gaat graag met indiener in gesprek om meer precies te weten of indiener met het huidige voertuig onder de overgangsregeling valt.

25. Zienswijze van Indiener 25 (5/03/2024)

Samenvatting

1. Hoge investeringskosten: Voor het bedrijf is dit plan niet haalbaar. Wij kunnen geen elektrische vrachtwagen veroorloven. Over een aantal jaar ga ik met pensioen en dan moet ik een vrachtwagen aanschaffen die te duur is voor het bedrijf.
2. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: De elektrische vrachtwagens zijn zwaarder dan de wagens die wij nu hebben. Wanneer deze geladen zijn, zullen deze het maximale gewicht overschrijden om de stad zone in te komen.

Reactie

1. Het college gaat graag met indiener in gesprek om meer precies te weten of indiener met het huidige voertuig onder de overgangsregeling valt. Daarnaast geldt onverkort: in situaties waarbij de gevolgen voor het bedrijf onevenredig groot zijn wanneer er geen toegang meer is tot de nul-emissiezone, bijvoorbeeld door naderend pensioen met bedrijfsbeëindiging op korte termijn, kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.
2. Marktkooplieden zullen een ontheffing krijgen op marktdagen voor het gebruik van de voertuigen voor de aangekondigde gewichtsbependingen voor de binnenstad die opgenomen zijn in "de nota grote en zware voertuigen".

26. Zienswijze van Indiener 26 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Geen geld om een nieuwe vrachtwagen te kopen

Reactie

1. Zie reactie 3.1

27. Zienswijze van Indiener 27 (5/03/2024)

Samenvatting

1. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: De plannen voor een emissie vrije zone zorgen voor veel onrust en onduidelijkheid. De plannen zorgen ervoor dat het financieel gezien niet meer aantrekkelijk wordt/is om als marktkoopman/vrouw door te gaan. Het zou zonde zijn om een markt verloren te laten gaan door deze onhaalbare plannen. De markt gaat vaak van generatie op generatie over en heeft een grote aantrekkingskracht voor vele toeristen en wekelijkse bezoekers.
2. Laadinfrastructuur: Er zijn geen oplaadmogelijkheden op de markt aanwezig. Het stroomnet is vol en als iedere marktkoopman/vrouw de hele dag de elektrische wagen op moet laden gaat dit ongetwijfeld problemen opleveren. Het is niet waarschijnlijk dat er snel een oplossing is voor dit probleem. Het elektrische voertuig kan niet thuis worden opgeladen. Voor de hele buurt is er 1 laadpaal aanwezig die al constant bezet is. De huidige bus staat in een loods waar ook geen mogelijkheid tot opladen is, dit om diefstal te voorkomen. Door op de openbare weg te moeten gaan staan om op te laden is het risico op diefstal van de goederen vele malen hoger.
3. Logistieke uitdagingen en vertragingen: Als het elektrische voertuig geladen is en ook nog een verkoopwagen of aanhanger moet trekken, dan kan er maar een kleine afstand gereden worden. Dit betekent onderweg stoppen om op te laden, de reistijd wordt dus verdubbeld.
4. De kosten van de aanschaf van een elektrisch voertuig zijn zo hoog dat het voor een ondernemer niet rendabel is om dit terug te verdienen. Zeker niet op oudere leeftijd.
5. Het gewicht van een elektrisch voertuig is vele malen zwaarder, moet er een groot rijbewijs worden gehaald?
6. Onduidelijkheid over ontheffingen en regelgeving: Regelgeving voor de toekomst is onduidelijk. Dit brengt veel onzekerheid voor de toekomst mee. Wie zegt dat na aanschaf de regelgeving niet weer verandert, waardoor weer een nieuw voertuig aangeschaft dient te worden. De gemeente geeft aan dat het mogelijk is om voor sommige gevallen ontheffing aan te vragen. Deze ontheffing is echter maar voor een paar jaar, waardoor veel onduidelijkheid blijft bestaan. Daarnaast krijgen marktcoolplui in sommige steden, zoals Maastricht, een ontheffing voor 5 jaar. Dit zorgt ervoor dat de regels per stad verschillen en het zorgt voor ongelijke situaties.

Reactie

1. Het college erkent het belang van een levendige markt en is van mening dat de overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingen en flankerende maatregelen een gebalanceerd geheel is waardoor ondernemers gefaseerd kunnen inspelen op de nul-emissiezone. Een schone binnenstad zal de aantrekkingskracht voor toeristen en bezoekers vergroten. Het college nodigt de indiener uit om met de gemeente in gesprek te gaan over de individuele situatie, zodat de juiste ondersteuning geboden kan worden.
2. Zie reactie 15.1.
3. De beschikbaarheid van elektrische voertuigen met voldoende trekvermogen is nog sterk in ontwikkeling. Zie verder reactie 4.1.
4. Zie reactie 2.1.
5. Dit is op voorhand niet te zeggen en ook afhankelijk van nationale en Europese wetgeving. Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#).
6. Het college is sinds de aankondiging in 2021 consistent geweest. Ook zij is voorstander van zoveel mogelijk landelijke uniformiteit. Een grote meerderheid van de nul-emissiezone steden houdt vast aan de landelijk geldende ontheffingsregels. Maastricht en enkele andere steden zijn een uitzondering. Met de overgangsregelingen, de landelijke vrijstellingen en het ontheffingenbeleid zijn in ieder geval voor de komende 5 jaar de beleidskeuzes gemaakt die duidelijkheid scheppen over de stapsgewijze invoering van de nul-emissiezone.

28. Zienswijze van Indiener 28 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Ik heb geen geld voor een elektrische bus het is onhaalbaar voor 1 markt.

Reactie

1. Zie reactie 3.1.

29. Zienswijze van Indiener 29 (5/03/2024)

Samenvatting

1. Hoge investeringskosten: ik sta op zaterdag op de markt in Gouda met groenten en fruit. wij komen hier met een vrachtwagen en daar achter een verkoopwagen. Wij worden verplicht een elektrische vrachtwagen aan te schaffen. Dit gaat over een stukje van 400 meter naar de markt te rijden en in de avond weer retour. wij rijden met deze vrachtwagen 6000 km per jaar naar verschillende markten. Ik vind het niet erg om te investeren maar in een product wat niet echt geweldig aan alle eisen voldoet (aantal km rijden ,trekgewicht, en de wagen zelf met lading boven de 20 ton komt) en tevens een bedrag heeft van 350000 euro. Dit is totaal niet rendabel , tevens zijn er ook nauwelijks oplaad punten voor vrachtwagens. Ook is het niet eens mogelijk om er te komen want bij de grachten mag je niet meer dan 20 ton wegen en aan de andere kant bij de waag maar 14 ton.

Reactie

1. Het college beseft dat met dit inzetprofiel de meerkosten van een elektrische vrachtwagen op dit moment geen rendabele investering is. Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken, om uit te zoeken welke mogelijkheden en alternatieven er voor deze indiener zijn. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#).

30. Zienswijze van Indiener 30 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Verkoopwagens/bedrijfsvoertuigen kunnen niet zomaar vervangen worden, financieel onacceptabel.

Reactie

1. Het college erkent dat verkoopwagens en bedrijfsvoertuigen niet zomaar vervangen kunnen worden. Daarom wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de reguliere afschrijvingsperioden en zijn vrijstellingen, overgangsregelingen, ontheffingen en flankerende maatregelen opgesteld zodat ondernemers stapsgewijs kunnen voldoen aan de nul-emissiezone. Het college nodigt de indiener uit om met de gemeente in gesprek te gaan, zodat een passende en realistische oplossing gevonden kan worden.

31. Zienswijze van Indiener 31 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: bij deze wil ik graag duidelijk maken dat met zo'n maatregel de markt Gouda om zeep geholpen wordt. De gevolgen voor de rest van de binnenstad zullen aanzienlijk groter zijn dan waar er mee gecalculeerd word
2. Hoge investeringskosten: voor mijn persoontje is het financieel onmogelijk om een vrachtwagen met verkoopmogelijkheden aan te schaffen. We praten over een investering van ruim 3,5 tot 4 ton dat is gewoon niet haalbaar en verantwoord om te investeren. Om dit soort bedragen terug te verdienen hebben we tijd nodig en is de termijn van 2030 echt tekort . Hoop dat u de resultaten van o.a Maastricht enz enz zult volgen

Reactie

1. Het college is het oneens met deze verwachting. Het college heeft becijferd (zie reactie 16.1) dat een groot deel van de marktdeelnemers gebruik kan maken van de overgangsregeling en dat er mogelijkheden zijn om een vrijstelling of ontheffing te krijgen zodat een levendige markt behouden blijft en tegelijkertijd toekomstbestendig wordt gemaakt. In dat kader is het college ook bereid om de vergunningsduur voor een vaste marktstandplaatsvergunning op te rekken tot minimaal 15 jaar (de optie van 20 jaar wordt nog onderzocht). Daarnaast wordt in overleg bekeken welke ondersteuning nog meer nodig is, waarbij de gemeente het principe van maatwerk toepast. Tot slot wijst het college erop dat de toekomstverwachting qua omzet in de binnenstad positief zijn (zie reactie 1.1).
2. Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#).

32. Zienswijze van Indiener 32 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Wij staan op de markt en worden genoodzaakt om een andere bus aan te gaan schaffen. Maar er zijn geen betaalbare bussen die 3,5 Ton kunnen trekken aan aanhanger. En er is geen gelegenheid om op te laden om weer thuis te komen.

Reactie

1. Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken en te zoeken naar passende oplossingen. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#).

33. Zienswijze van Indiener 33 (5/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Zaterdag is mijn beste weekmarkt. Ik rijd met een schone euro6 bus, die ik november 2023 heb aangeschaft. Ik kan tot 2027 de stad in rijden, daarna houdt het op!? Deze bus is dan nog lang niet afgeschreven, want ik rij maar 12 000 km per jaar. Ik word in 2027 verplicht om een uitgave te doen van €158000 euro, om een elektrisch voertuig te kopen waarmee ik naar gouda moet komen?
2. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Ik zie geen andere weg om te stoppen met mijn onderneming. Hopelijk begrijpt u dat ik deze investering niet kan doen, gezien de branche waar ik in werk. Buiten dit heb ik de centen hard nodig voor ons gezin. U zult een leegstand creëren op de markt.

Reactie

1. Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#). Gezamenlijk wordt dan bekeken hoe in uw het beste de transitie naar emissieloos vervoer kunt maken. De nieuwe prijzen van nul-emissie bestelwagens zijn de afgelopen jaren met circa 30% gedaald ten opzichte van ongeveer gelijkblijvende dieselprijzen (bron: [pdf \(overheid.nl\)](#), figuur 8). Mogelijk liggen de nieuwe prijzen in 2027 nog lager en daarnaast zullen er dan naar verwachting meer tweedehands nul-emissie bestelwagens beschikbaar zijn, waardoor een overstap voor u mogelijk wel haalbaar is.
2. Zie reactie 33.1 en 3.1. Het college betreurt dat u overweegt om te stoppen met uw onderneming. Een voorwaarde voor het invoeren van de stapsgewijze invoering van de nul-emissiezone is dat ondernemers het ondernemen niet onmogelijk wordt gemaakt. Ook voor uw situatie is een passende oplossing te vinden. Het college hoopt dat u met de gemeente in gesprek komt voordat u een dergelijk ingrijpend besluit neemt.

34. Zienswijze van Indiener 34 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Effectiviteit van de nul-emissiezone: Natuurlijk is een schone lucht van belang voor gezondheid en levenskwaliteit, maar als ik zaterdagochtend 06:00 400 meter ground zero binnen rij en vervolgens om 18:00 weer via het zelfde stukje weer de stad uit te gaan, denk ik niet dat ik iemand kwaad doe.
2. Hoge investeringskosten: Dat de prioriteit van mijn bedrijf zich nu verplaatst naar enkel vervoer in plaats van bloemen en planten, blijde klanten en een gezin wat ook op vakantie kan dat vind ik buiten proportioneel, en slaat het nergens op. Een investering van minimaal 330k voor 5000km per jaar gaat niet !!!

Reactie

1. Zie reactie 15.4.
2. Het college vraagt niet het onmogelijke van ondernemers. Met het nemen van het verkeersbesluit vraagt het college de Goudse ondernemers na te denken over de eigen logistiek en hoe die te verduurzamen richting 2030. Daarbij wordt gekeken naar passende oplossingen voor iedere ondernemer. Het college nodigt indiener dan ook uit om in een persoonlijk gesprek met de logistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken en ook in te gaan op de specifieke mogelijkheden en regelingen die er zijn. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#).

35. Zienswijze van Indiener 35 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Wij willen u vragen om een algemene ontheffing te verlenen voor alle voertuigen van marktkeoplui tot 2035. De gefaseerde invoering van zero-emissiezone is voor de ambulante handelaren technisch en economisch onhaalbaar en wij voorzien dat vele collega's zullen stoppen, met een kaalslag op de markt tot gevolg. De impact op de binnenstad van Gouda zal groot en onomkeerbaar zijn. De markt is een essentiële voorziening voor de regionale voedselketen en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid en economie van de binnenstad. Op de markt van Gouda staan 56 bedrijven, die samen ruim 200 mensen in dienst hebben, vaak inwoners van de regio. Hun inkomen wordt lokaal weer uitgegeven. De markt heeft een grote aantrekkingskracht op regionaal winkelend publiek en trekt daarmee mensen naar de stad die geld uitgeven bij lokale winkels en horeca. Vraag aan een willekeurige winkelier of horecaondernemer op welke dagen zijn de meeste omzet draaien, dan is het antwoord zonder twijfel donderdag en zaterdag. De markt trekt toeristen. Alleen de kaasmarkt trekt op de donderdagen van het hoogseizoen al 100.000 bezoekers per jaar. e. De geschiedenis van de warenmarkt van Gouda gaat ruim 600 jaar terug! Gouda en de warenmarkt zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.
2. Effectiviteit van de nul-emissiezone: De meeste van de marktondernemers staan 1 keer per week in het centrum van Gouda op de markt, een enkeling 2 keer per week. De ondernemers staan op verschillende markten door het land en voor ongeveer 95% van de marktondernemers is Gouda de enige markt waar een zero-emissiezone wordt ingevoerd. Per dag rijdt een ondernemer maximaal 200 meter de (voorgenomen) zeroemissiezone in, zet zijn wagen stil tijdens de werkdag, om vervolgens weer 200 meter de stad uit te rijden. Velen van ons hebben al nieuwe en schone Euro 6 diesels. Gouda is ingesloten tussen 2 snelwegen. Gouda heeft verschillende vervuilende fabrieken rond het centrum. Gouda stelt de strenge zero-emissie eisen niet aan particuliere voertuigen. Gaat het elektrificeren van de voertuigen van marktverkopers een substantiële impact hebben op "schone lucht"? Wij denken van niet, maar de maatregelen hebben wel een onevenredig grote impact op onze bedrijven.
3. Laadinfrastructuur: - Er zijn geen oplaadmogelijkheden op het marktplein en de verwachting is dat die faciliteiten niet op korte termijn kunnen worden gemaakt omdat het stroomnet vol zit.
 - Als wij gedwongen worden elektrische voertuigen te gebruiken, dan zullen wij die wel op de markt moeten kunnen opladen, omdat veel ondernemers hun voertuig achter hun kraam nodig hebben als magazijn of als koelwagen.
 - Sommige ondernemers moeten 100 kilometer rijden naar Gouda en zullen dan toch echt hun voertuig moeten opladen om weer terug thuis te komen.
 - En zelfs als de oplaadmogelijkheden er zijn, dan hebben we te maken met ambulante handelaren die ook nog naar andere gemeentes rijden die geen zero-emissiezone hebben en dus geen laadmogelijkheden op de markt aanbieden. Dan zullen wij twee voertuigen moeten gaan aanhouden, één voor Gouda en één voor elders. Dat is onbetaalbaar.

- De huidige laadmogelijkheden langs de snelwegen zijn niet ingericht op hoge vrachtwagens, of voertuigen met lange aanhangers. Een vrachtwagen met aanhanger heeft een gecombineerde lengte van 14 meter tot 20 meter en dat past niet in de "Fastned" stations.
4. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: Het trekvermogen van elektrische voertuigen is zeer beperkt. Met de huidige maximale 2 ton trekvermogen zijn velen van ons niet geholpen. Veel van onze verkoopwagens wegen tussen de 3.500 en 8.500 kilogram. Elektrische vrachtwagens of bestelbussen die dat gewicht mogen trekken bestaan nog niet. d. Als het koud is, als het voertuig zwaarbeladen is of als er een aanhanger getrokken moet worden, dan decimeert de range van het voertuig (denk aan een range van 100 kilometer of minder)
 5. Logistieke vertragingen en uitdagingen: - Laden onderweg kost veel tijd; meer dan een half uur per laadbeurt. Als je dan normaal al om 4 uur je bed uit moet, mogen we dus nog eerder op. En je mag je personeel dat meerijdt dus langer gaan betalen. De elektrische voertuigen kunnen lang niet bij alle ondernemers in de loods worden opgeladen. Dat wil zeggen dat ze hun voertuig bij een openbare laadpaal moeten laden. Moeten ze daar dan 's nachts in blijven zitten? Want het risico is aanwezig dat hun handel anders uit het voertuig wordt gestolen, daarom staan onze voertuigen meestal binnen. Koelwagens trekken de accu nog sneller leeg, waardoor de range nog verder keldert. De accupakketten van elektrische bestelbussen zijn zo zwaar, dat er nauwelijks laadvermogen over blijft. Veel bestelbussen gaan dan ook over de grens van 3.500 kg, waardoor een CE-rijbewijs nodig is (een vrachtwagenrijbewijs met aanhanger). Kosten voor het halen daarvan liggen rond de EUR 10.000,- per persoon. De accupakketten van elektrische vrachtwagens wegen bijna 2.500 kg. Dat zou onze voertuigen nog zwaarder maken en dat terwijl de Gemeente juist gewichtsbepalingen wil gaan opleggen met "de nota grote en zware voertuigen". Dat rijmt niet met elkaar.
 6. Hoge investeringskosten: - De bedrijfsvoering van marktondernemers is erop ingericht om de kosten zo laag mogelijk te houden. Er is nog nauwelijks een tweedehands markt voor elektrische bestelbussen. Er zijn veel ondernemers die geen nieuw elektrisch voertuig kunnen betalen. Dat er een ontheffing mogelijk is bij "dreigend faillissement" is een nobel streven, maar zal in de praktijk niet vaak gebruikt worden. Een nieuwe elektrische bestelbus (voorbeeld E-Transit) kost EUR 65.000,- ex BTW. Een dieselvariant kost de helft van dit bedrag. Elektrische vrachtwagens kosten, voor zover al beschikbaar, het drie- tot viervoudige van een dieselvrachtwagen. Je praat dan over EUR 300.000,- tot EUR 400.000,-. Dat zijn bizarre bedragen. Marktkooplui verdienen hun geld niet met het maken van kilometers, zoals een transporteur dat doet. Er zijn kooplui die nog geen 5.000 kilometer per jaar rijden. Dan zijn de kosten per kilometer buitenproportioneel hoog. Veel marktondernemers maken nu al kosten omdat zij vóór 1 januari 2025 een (bijna) nieuwe Euro 6 diesel moeten kopen, om deze vervolgens in 2028 of 2030 alweer in te moeten ruilen voor een dure elektrische bus/ vrachtwagen. Dat is voor niemand betaalbaar, hoe gezond je bedrijf ook is. Velen van ons hebben de laatste jaren al geïnvesteerd in de nieuwe schone diesel, maar krijgen niet de tijd om deze in een redelijke termijn af te schrijven. Volgens onafhankelijk onderzoek is 12 jaar een redelijke termijn. Dan hebben we op de markt nog het vooruitzicht van de "Schaarse vergunningen" waardoor onze vergunningen "voor onbepaalde tijd", zullen worden omgezet naar vergunningen "voor bepaalde tijd". Stel nu dat we dan in 2030 een duur elektrisch voertuig hebben moeten kopen om de binnenstad in te mogen, dan hebben we vervolgens de kans dat we onze vergunning een paar jaar later kwijtraken door de onzinnige regels uit Brussel waar we niet omheen kunnen. Er is straks geen bank meer die ons een financiering verschaft voor de elektrische voertuigen, ons koophuis, een nieuwe verkoopwagen enzovoorts. Veel van onze collega's hebben tijdens Corona, gedwongen, maandenlang niet mogen werken. Er zijn talloze collega's die al hun reserves, of zelfs hun pensioenpotje hebben moeten aanwenden om te overleven. Nu is de situatie eindelijk weer een tijdje "normaal" en krijgen ze weer extra kosten op hun bordje.

Reactie

1. Zie reactie 16.1.
2. Zie reactie 15.4.
3. Zie reactie 15.1. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat het aantal snellaad tankstations die toegankelijk zijn voor grote- en zware voertuigen de komende jaren wordt uitgebreid. Een van de stations die operationeel en geschikt is, is DCB Energy in Waddinxveen.
4. Zie reactie 4.1 en 16.3 (voor wat betreft trekgewicht vrachtwagens) en reactie 5.1.
5. Zie reactie 4.1 In aanvulling daarop: 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. Het college gaat wel mee in de zienswijze van indiener dat het onwenselijk is dat beladen

vrachtwagens onbeheerd gestald worden. Als het realiseren van laadinfrastructuur technisch niet mogelijk is op depot, dan is het college bereid om hier op grond van haar afwijkingsbevoegdheid naar te kijken. Het college verzoekt u om in contact te komen met de gemeente, om gezamenlijk te bekijken wat een passende oplossing is in uw specifieke situatie.

6. Zie reactie 16.3 en 16.4.

36. Zienswijze van Indiener 36 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: Wij hebben een standplaats op de markt en hebben hiervoor een zware vrachtwagen nodig om onze handel op de markt te krijgen. Dit betreft een diesel wagen. Wij gebruiken deze wagen natuurlijk ook om onze handel te verkrijgen. Gezien de actieradius hiervan en de niet beschikbaarheid van elektrische voertuigen hiervoor, is het onmogelijk om hieraan te voldoen
2. Hoge investeringskosten: Zelfs wanneer een betreffende vrachtwagen wel beschikbaar zou zijn, is de termijn van investeren te klein voor aanschaf hiervan gezien mijn leeftijd. (pensioen). Wij zouden een elektrische wagen aan moeten schaffen voor 2 dagen binnen stad voor maar ongeveer 1 kilometer per dag. U begrijpt dat dit heel absurd overkomt. Tevens leveren wij aan de horeca in de binnen stad ongeveer om de dag. Gezien het laadvermogen van de elektrische bussen is het ook onmogelijk om een gecombineerde bezorging te regelen en hier geldt ook weer ongeveer een kilometer per dag. Ik denk dat er nog een aantal aanpassingen moeten komen op dit besluit, daar de bezorging te veel extra kosten met zich meebrengt en het niet meer rendabel is. De binnen stad zal hierdoor indirect verarmen.

Reactie

1. Het college nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#). Zoals in diverse andere reacties kunt lezen zijn er verschillende mogelijkheden om alsnog een ontheffing te krijgen.
2. Zie reactie 36.1. U kunt met de logistiek makelaar ([Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#)) bekijken wat in uw specifieke situatie de beste oplossing gaat zijn. Want naast mogelijkheden tot ontheffing is er ook een uitgebreid pakket aan flankerende maatregelen door het college vastgesteld om ondernemers te helpen bij de transitie naar slimmere en schonere logistiek. Het uitgangspunt van het college bij het nemen van het verkeersbesluit is dat iedere ondernemer nog steeds op een goede manier moet kunnen ondernemen in de binnenstad van Gouda. De gemeente past maatwerk toe bij de ondersteuning van ondernemers in de transitie naar emissieloos vervoer.

37. Zienswijze van Indiener 37 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Nadere pensioenleeftijd: Ik sta al 52 jaar op de Goudse warenmarkt en de vrachtwagen waarmee ik mijn goederen vervoer is 38 jaar. Vanaf 01-01-2025, de datum dat de zero emissie zone van start gaat, mag ik de Goudse binnenstad niet meer in met mijn vrachtwagen. U begrijpt dat ik, gezien mijn leeftijd en mijn naderende pensioen, geen elektrische vrachtwagen meer kan aanschaffen voor mijn bedrijf. Hierbij vraag ik ontheffing aan. Gezien de gehele problematiek rondom de zero emissie zone icm de warenmarkt lijkt het mij/ons marktcoopliden zeer noodzakelijk om de invoering van de zero emissie zone uit te stellen tot 2035.

Reactie

1. Zie reactie 14.2. In aanvulling daarop: Het college heeft aandacht voor iedere individuele situatie en nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#). Ook in uw situatie gaan we dan gezamenlijk op zoek naar een passende oplossing, zodat u op de markt kunt blijven komen. Ontheffingen kunnen per medio juli aangevraagd via het Centraal Loket en indien nodig wordt u daarbij geholpen. Het college is van mening dat uitstel niet noodzakelijk is, omdat dankzij alle maatregelen iedere Goudse ondernemer ondersteuning kan krijgen in de transitie naar emissieloos vervoer.

38. Zienswijze van Indiener 38 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Wij staan op de warenmarkt in het centrum van Gouda. We hebben inmiddels een investering gedaan van € 100.000,- voor een nieuwe vrachtwagen zodat we in 2025 nog naar de markt kunnen. Als de nieuwe regels worden ingevoerd, zou dat betekenen dat wij over 5 jaar weer een investering moeten doen van € 400.000,-. Dit is voor ons onbetaalbaar. Zeker omdat dit maar voor één dag in de week is. Daar komen de regels voor de schaarse vergunningen nog eens bij, waardoor een lening krijgen ook niet mogelijk is. Dit geldt uiteraard voor iedereen die op deze markt staat. Hierdoor weet ik niet of ik wel moet investeren in een markt die over 5 jaar waarschijnlijk gehalveerd is vanwege collega's die de investering niet aan kunnen en stoppen of naar een andere gemeente vertrekken.

Reactie

1. Het college heeft begrip voor uw overwegingen en zorgen. Het college zal bij de uitvoering van het beleid de komende 5 jaar de ontwikkeling van de markt nauwgezet volgen en monitoren. Voor een reactie op schaarse vergunningen zie reactie 15.3. Verder is de verwachting dat de aanschafkosten voor een nieuwe nul-emissie vrachtwagens tussen 2023 en 2029 met 30 procent zullen dalen ([Panteia, 2021](#)). Betrokken ondernemers die in de binnenstad van Gouda willen ondernemen krijgen ook in de toekomst daar de kans voor. Die hoeven niet te stoppen of weg te trekken. Het college verwacht niet het onmogelijke van ondernemers, maar is wel van mening dat de kwaliteit van de historische binnenstad verbeterd kan worden. Het volgt daarin een lijn die voor veel historische binnensteden geldt, waarbij een balans gevonden moet worden tussen het behalen van de doelstellingen en het behouden van een aantrekkelijk ondernemersklimaat. Dit kan alleen als gemeente en ondernemers met elkaar in gesprek gaan en blijven. Het college nodigt u uit om dat gesprek aan te gaan om vervolgens gezamenlijk een passende oplossing te vinden.

39. Zienswijze van Indiener 39 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Flankerende maatregelen benodigd: Ik verzoek de gemeente om de wijze waarop de ZE zone in de gemeente Gouda wordt ingericht te heroverwegen. Hierbij zal dan met name aandacht geschonken moeten worden aan: - ontheffingen voor ondernemers die wonen en ondernemen in de binnenstad met een adres in de binnenstad, ontheffing voor dienstverlenende beroepen gericht op behoud, onderhoud en verduurzaming van de Goudse binnenstad (aannemers, loodgieters, CV monteurs etc.), maximeren van zwaar verkeer tot max. 7,5ton (cf. Amsterdam - reduceren van verkeer zonder een eindbestemming in de binnenstad (Delftst model) - creëren van Hub's voor bezorg en pakket diensten.
2. Effectiviteit van de nul-emissiezone: Reduceren van uitstoot is prima, maar doe dit zorgvuldig en op een wijze die evenredig is. De gekozen wijze van invoering is dat niet, deze werkt polariserend en heeft een strek onrechtvaardig en bijna discriminerend karakter. Het is maar zeer de vraag of de beoogde wijze van invoering doelmatig is. Op geen enkele manier wordt aangegeven hoe de doelmatigheid/effectiviteit van de invoering kan en zal worden bereikt en hoe dit wordt aangetoond. Meerder onderzoekers (TNO) hebben hierover gepubliceerd. ZE zone zal niet of nauwelijks bijdragen aan schone binnenstad Er zijn voldoende, meer zorgvuldige, alternatieven te bedenken en al voorhanden, om te komen tot een schonere, leefbare, bewoonbare binnenstad. 1.000.000 toeristen naar Gouda halen levert veel autobewegingen (=uitstoot) op. Door meer toeristen naar Gouda te halen, krijg je ook meer autobewegingen en meer uitstoot. Waarom mogen zij wel door de binnenstad rijden en ik als bewoner/ondernemer niet? Het gaat toch om reductie van CO₂.
3. Draagvlak voor de nul-emissiezone: Onduidelijk waar het draagvlak vandaan komt, onduidelijk of de bevrageden voldoende hebben begrepen wat de negatieve consequenties zijn van de invoering van een ZE zone.
4. Impact op de binnenstad van Gouda: - Minder onderhoud aan binnenstad doordat aannemers/klussers/mannetjes niet meer willen komen en het laten komen van deze dienstverleners duurder wordt voor de Goudse binnenstadbewoners. (Uiteindelijk gevolg: Gouda niet meer aantrekkelijk voor toeristen). De binnenstad heeft onderhoud nodig en moet onderhouden kunnen worden. Het onderhoud aan monumenten is al duurder dan aan niet-

monumenten. Door de binnenstad onbereikbaar te maken voor dienstverleners zal het onderhoud alleen maar duurder worden. Dus, verduurzamen van de binnenstad levert vertraging op. Elektrisch vervoer is veel zwaarder: Goudse monumenten raken beschadigd door het veel te zware verkeer. (Uiteindelijk gevolg: Gouda niet meer aantrekkelijk voor toeristen en extra kostenpost: gemeente zal moeten opdraaien voor de geleden schade aan de Goudse monumenten.)

5. Discriminerende maatregelen: Door de gemeente wordt aangegeven dat het gaat om 1.000 bestelauto's per dag en 100 vrachtauto's. Door de gemeente wordt niet aangegeven van deze voertuigen in het bezit zijn van bewoners/ondernemers met een adres in de binnenstad. Zijn dit er 50?/100? Dit is niet duidelijk of er wordt geen inzicht in gegeven. Hoeveel van deze bussen hebben een eindbestemming binnenstad/moeten werk verrichten in de binnenstad? Hoeveel van deze bussen zijn voor de toelevering van boodschappen en pakketjes? Hoeveel van deze bussen rijden door de binnenstad zonder eindbestemming binnenstad? Voorbeeld: twee identieke dieselauto's. Een staat op grijs kenteken (ondernemer) de ander staat op geel kenteken. De ondernemer mag niet meer de binnenstad in, de ander wel. Mijn voorstel: Ban/reduceer het verkeer dat geen eindbestemming binnenstad heeft. Hoe minder bewegingen hoe beter. Kijk breder dan alleen de bedrijfsauto en diesels. Ieder voertuig met verbrandingsmotor heeft een CO₂ uitstoot. Ieder voertuig heeft een fijnstof uitstoot, ook de elektrische voertuigen.

Reactie

1. Het college dankt de indiener voor de aangedragen alternatieven. In het VCP en in de nota grote zware voertuigen is invulling gegeven aan de ambitie om de impact van zwaar verkeer en het verkeer zonder herkomst of bestemming te reduceren. Zo zullen naast de invoering van de nul-emissiezone ook de toegangsregels voor het autoluwe gebied worden geactualiseerd. Enkel ontheffingen op kenteken zijn dan nog mogelijk en worden de venstertijden aangepast. De gemeente spant zich ook in om stadshubs te realiseren, deze maatregel is opgenomen in het [onlangs gepubliceerde flankerend beleid](#). Het college gaat niet mee in het verzoek voor aanpassing van de toegangsregels door dienstverlenende beroepen uit te sluiten van de nul-emissiezone of ondernemers die wonen en ondernemen in de binnenstad, daar zij gehouden is aan de landelijk uniforme afspraken en het speelveld gelijk wil houden. Gelet op overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingen en flankerende maatregelen is maatwerk mogelijk, zodat er niet generiek ontheffing hoeft geboden te worden aan bepaalde groepen ondernemers. Het college nodigt u uit om in gesprek te gaan met de gemeente, zodat we samen met u tot oplossingen komen.
2. De invoering van de nul-emissiezone is zorgvuldig voorbereid en is naar het oordeel van het college proportioneel, evenredig en doelmatig. Zo is becijferd dat door het invoeren van de nul-emissiezone in Gouda 23,5 miljoen jaarlijkse kilometers worden verduurzaamd. Daarmee levert de nul-emissiezone in Gouda een substantiële bijdrage aan de landelijke klimaatdoelstelling die met de invoering van de zones wordt bereikt, van 1 miljoen ton CO₂ per jaar.
3. Voor een toelichting op het proces dat doorlopen is voordat de gemeente in 2021 het principebesluit heeft genomen zie het [stappenplan](#).
4. De nul-emissiezone wordt stapsgewijs ingevoerd. De inschatting is dat ongeveer 75% van de bestelauto-eigenaren gebruik kan maken van de overgangsregeling omdat zij emissieklasse 5 of 6 bezitten. Het college acht het dan ook onwaarschijnlijk dat aannemers, loodgieters en of timmerlui geen werkzaamheden meer in de zone kunnen uitvoeren. Daarnaast wijst het college op een recent onderzoek van onderzoeksbureau Panteia dat in opdracht van het Ministerie van I&W is opgesteld naar het eventueel doorberekenen van investeringen in nul-emissie voertuigen aan de consument. Het [onderzoek](#) concludeert: "tot 2030 is het effect van de tot dan toe beperkte extra investeringen in ZE-vervoer op de prijs van consumentenproducten nog gering. Maar ook na die tijd blijft het effect hiervan hoogstwaarschijnlijk marginaal. Dat komt doordat het transport over de hele linie duurder wordt, dus ook voor vervoer met dieseltrucks...".
5. Een nul-emissiezone invoeren voor andere type voertuigen dan bedrijfsvoertuigen is (nog) niet toegestaan vanuit de landelijke regelgeving (RVV). De nul-emissiezone in Gouda geldt dus voorlopig alleen voor bedrijfsmatig gebruikte bestel- en vrachtvoertuigen. Van het rijdend wagenpark is beperkt inzicht in de herkomst- en bestemming van de voertuigen. Wel weet de gemeente dat in Gouda 2.255 bestelvoertuigen en 112 vrachtwagens zijn geregistreerd in het RDW-register. Daarvan staan 4 vrachtauto's en 183 bestelauto's binnen de zone geregistreerd. De leeftijd en emissieklasseverdeling van bestelwagenpark binnen- en buiten de zone is vergelijkbaar. Daarnaast gaat het college mee in uw stelling hoe minder bewegingen hoe beter. Daarom is een flankerend pakket aan maatregelen opgesteld, met als doel om de logistiek zowel slimmer als schoner te organiseren. Daarnaast wordt ook gekeken naar andere mogelijkheden

om de bewegingen in de binnenstad te beperken, die binnen de mogelijkheden van de gemeente passen. Het college nodigt u uit om een gesprek op dat vlak met de gemeente aan te gaan.

40. Zienswijze van Indiener 40 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Nadere pensioenleeftijd: Ik sta al veel jaren met veel plezier op de zaterdagmarkt en heb nu wel een probleem. Over een paar jaar hoop ik met pensioen te gaan en er is geen bank die mij nu nog geld leent om de grote investering te doen zodat ik mijn werk kan voortzetten, maar als ik Gouda niet meer in mag dan word ik dus gedwongen om te stoppen met de markt.
2. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Ook speelt het voor mij alleen in Gouda op de andere plaatsen waar ik sta kan ik gelukkig blijven staan. Helaas is die omzet (lees winst) niet voldoende om de kosten te dekken en ben ik genoodzaakt om twee mensen te ontslaan en te stoppen met het mooie werk wat ik op de markt mag doen. Gezien mijn leeftijd heb ik geen tijd meer om ergens anders iets nieuws op te bouwen en zal mijn bedrijf moeten beëindigen en dat heb ik mij wel anders voorgesteld. Mijn hele leven heb ik op de markt gestaan en mijn best gedaan om klanten tevreden te houden en is het toch wel heel wrang dat ik op deze manier moet stoppen. Ook hebben wij op de markt een sociale functie mensen vertellen ons verhalen die ze ergens anders niet kwijt kunnen. Ook uit ik mijn zorgen over het voortbestaan van de markt in Gouda, en dan heb ik het nog niet eens gehad over het probleem 'schaarse vergunningen'

Reactie

1. Aangezien u aangeeft over een paar jaar met pensioen te gaan, verwacht het college met u een oplossing te kunnen vinden zonder dat u onrealistische investeringen hoeft te doen en zonder dat u gedwongen wordt om te stoppen. Het college nodigt u uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#).
2. Zie reactie 3.1

41. Zienswijze van Indiener 41 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Onduidelijkheid over ontheffingen: Volgens de brief van de heer Ogink van 24-01-2024 wordt meegedeeld dat voor een overgangsregeling, waarvoor een ontheffingsbeleid (in concept) is opgesteld, het loket van de overheid pas te bereiken is in het najaar van 2024 terwijl de regeling ingaat op 01-03-2025. Dit is wel erg kort dag! Dit is in feite niet te doen. Ik weet - en vele anderen in dezelfde situatie (vuile diesel) - niet waar ik aan toe ben en wat mij staat te wachten. Ik begrijp best dat er uit oogpunt van het milieu aspect iets gedaan moet worden, maar dit gaat mij veel te snel. Ik kan mogelijk een beroep doen op de hardheidsclausule, maar de uitkomst ervan hoor ik pas (te laat) als ik met mijn bus de straat niet meer in kan. Het is allemaal veel te kort dag. 01-03-2025 is niet realistisch. De overheid weet het niet, de gemeente weet het niet en ik wil zekerheid wat te doen. Meer duidelijkheid of openheid van zaken m.b.t. vuile diesels inzake deze hardheidsclausule zie ik niet in de stukken terug.
2. Nu wordt volgend jaar, als ik goed heb, een camera geplaatst o.a. vooraan de Nieuwehaven. Nu hoef ik met mijn auto maar hooguit 100 meter de straat in om te parkeren, laden en lossen. Verder voor de rest kom ik niet in het centrum. Ik heb in het verleden meerdere malen gelezen en ben ik ook bij bijeenkomsten geweest waarbij werd verteld dat de gemeente Gouda ruimhartig om zou gaan met dit beleid. Ik vraag mij dan ook terecht af hoe ruimhartig de gemeente Gouda is naar de ondernemers toe. Ik pleit daarom voor volledige vrijstelling gezien de geschetste situatie.
3. Ik zie de volgende nadelen van elektrisch rijden: Duur in aanschaf. Voor mij niet haalbaar. Laadpaal nodig — in Gouda fors te kort. Stedin overweegt bovendien om tussen 16:00 uur en 21:00 uur dagelijks de stroom eraf te halen. Stroomtekort! Beperkt rijbereik. Als ik bijvoorbeeld met een elektrische auto op vakantie zou gaan naar ZuidFrankrijk kan ik na aankomst weer terug in verband met het constant opladen van de auto. Lange laadtijd Accu heeft beperkte levensduur van ongeveer 10 jaar.
4. En dan nog het volgende. Als ik het goed begrijp (want zo duidelijk is het allemaal niet) mogen na 2030 ook geen (diesel/benzine?) personenauto's meer de binnenstad in. Hoe komen klanten dan

nog bij de winkels om te laden / lossen. Aanmelden met een pasje o.i.d. gaat volgens mij niet echt (klantvriendelijk) werken.

5. Flankerende maatregelen benodigd: Ik heb Greenwheels benaderd om in overweging te nemen om naast personenauto's ook een bus (geen Buzz, laadhoogte te laag) beschikbaar te stellen voor ondernemers en particulieren in de binnenstad die goederen willen vervoeren die niet in een personenauto passen. Te denken valt aan vervoer van groot plaatmateriaal, deuren e.d. Zij zullen hierover in contact treden met de gemeente tussen vier en zes maanden.
6. Naderende pensioenleeftijd: Daarnaast wil ik nog aangeven dat onze VW Transporter (vuile Diesel) veelal in de Gemeentelijke parkeergarage staat en alleen indien nodig op de parkeerplaats op de Nieuwehaven. De Gemeentelijke parkeerplaats in de garage huren wij al enkele jaren. Het valt te betreuren dat ik niet meer met mijn huidige bus vanaf 2025 de Nieuwehaven in mag voor 100 meter rijden. Gezien mijn leeftijd (63) pleit ik voor ontheffing. (pensioen)

Reactie

1. Het college heeft begrip voor uw oproep voor duidelijkheid en nodigt indiener uit om in een persoonlijk gesprek met de stadslogistiek makelaar de impact van de nul-emissiezone meer in detail te bespreken. Een gesprek kan worden aangevraagd via [Gratis advies nul-emissiezone - Gemeente Gouda](#). Medio juli 2024 zal het Centraal Loket geopend worden en kunnen ondernemers een aanvraag voor ontheffing doen, ruimschoots voor de ingang van de stapsgewijze nul-emissiezone.
2. Het college is van mening dat de overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen bij elkaar genomen een goede invulling van de beleidsopgave is, waardoor het ondernemen in de Goudse binnenstad voor ondernemers niet onmogelijk wordt gemaakt. Daarbij wordt ook opgemerkt dat het college een [flankerend pakket aan maatregelen heeft uitgewerkt](#) om ondernemers verder te helpen bij de transitie. De gemeente past het principe van maatwerk toe, waardoor voor iedere individuele ondernemer gezocht kan worden naar een passende oplossing.
3. De belemmeringen rondom elektrisch rijden zijn bij het college bekend en mede daarom is gekozen voor een stapsgewijze invoering van de nul-emissiezone.
4. Dit is onjuist. De nul-emissiezone stadslogistiek heeft alleen betrekking op bedrijfsmatig gebruikte bestel- en vrachtwagens (RDW voertuigcategorie N1, N2, N3).
5. We danken de indiener voor dit initiatief. Als gemeente staan we positief tegenover het idee van elektrische deel-bestelauto's. In het flankerend pakket is een dergelijke actie ook opgenomen om een dergelijk initiatief te faciliteren. De gemeente is inmiddels met Greenwheels in gesprek over dit onderwerp en kijkt ook andere mogelijkheden.
6. Zie reactie 41.1.

42. Zienswijze van Indiener 42 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten Recent geïnvesteerd in een nieuwe bus. Nou moeten we eigen al weer budget opzij zetten voor weer een nieuwe nog duurdere voor 2030. dat terwel de nieuwe nog moet worden afbetaald. Deze investeringen zijn voor een kleine ondernemer niet draagbaar. Zeker met de onzekerheid van schaarse vergunningen. voor ons zijn deze doelen daarom niet haalbaar. 2035 is meer realistisch in mijn ogen. Zeker okk omdat nog niets beschikbaar is wat wij nodig hebben.

Reactie

1. Zie reactie 3.1 en reactie 22.5. Het college nodigt de indiener uit om in gesprek te gaan met de gemeente, zodat de gemeente kan ondersteunen in de voor de indiener realistische transitie naar emissieloos vervoer. Het college zal niet het onmogelijke vragen van u en kijkt graag welke mogelijkheden er wel zijn.

43. Zienswijze van Indiener 43 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: Het hele concept van een grijs kenteken is vanuit het Rijk gekomen omdat zelfstandige ondernemers goedkoop een auto moeten kunnen rijden. De kosten van een auto gaan voor velen door dit plan van 2000 euro voor een tweedehands auto naar 40.000 euro voor een auto. Een auto die bij arme mensen vaak al gedeeld wordt. Daarnaast word het per

kilometer duurder om de auto te rijden, de kosten voor onderhoud gaan omhoog en niemand kan of mag nog zelf iets repareren. Aangezien de voordelen die nu gelden voor de wegenbelasting op elektrische auto's komen te vervallen omdat elektrische bussen zo veel zwaarder zijn wordt ook dat duurder. Daarnaast hebben elektrische auto's nauwelijks bereik of laadvermogen. Mensen worden dus gedwongen te stoppen of niet eens meer te beginnen met hun eigen broek ophouden, of een tweede auto aan te schaffen.

2. Impact op de binnenstad en winkels van Gouda: Niet alleen de bezitters van een oude bus, maar ook voor iedereen die hen nodig heeft. Dit zijn niet alleen hun gezinnen, maar ook hun klanten. Wie komt er immers de incurante klusjes doen die grote bedrijven niet aandurven of onredelijk veel voor vragen? Dit werkt op economisch gebied de monopolisering, waar we in Gouda toch al veel last van hebben, enorm in de hand. Zoals het er nu voor ligt kan ik het niet anders zien dan een plan om kleine, organische bedrijvigheid voor eens en altijd de vernietigen, zoals dat ook in andere steden als Leiden en Amsterdam is gebeurd. Niet voor niets werd de milieuzone van Rotterdam weer snel ingetrokken.
3. Effectiviteit van de nul-emissiezone: En de winst voor het milieu is minimaal of non-existent. Er zijn hier in Gouda zoveel bronnen van smerige uitstoot, tot de grond zelf aan toe, dat deze maatregel een druppel op de gloeiende plaat is. Maar wel één met ingrijpende gevolgen voor veel levens. Mijn boodschap aan u is dan ook om dit plan eerlijker te maken. Zoek naar een beetje menselijke maat. Kijk naar maatregelen die daadwerkelijk verbetering van de luchtkwaliteit, het milieu of het klimaat teweeg brengen

Reactie

1. Zie reactie 3.1. en reactie 18.3.
2. Zie reactie 12.2 en in aanvulling wijst het college op een recent onderzoek van onderzoeksbureau Panteia dat in opdracht van het Ministerie van I&W is opgesteld naar het eventueel doorberekenen van investeringen in nul-emissie voertuigen aan de consument. Het [onderzoek](#) concludeert *“tot 2030 is het effect van de tot dan toe beperkte extra investeringen in ZE-vervoer op de prijs van consumentenproducten nog gering. Maar ook na die tijd blijft het effect hiervan hoogstwaarschijnlijk marginaal. Dat komt doordat het transport over de hele linie duurder wordt, dus ook voor vervoer met dieseltrucks...”*.
3. Het college erkent dat er naast de uitstoot van vracht- en bestelwagens ook andere vervoersmiddelen of bronnen zijn die schadelijke stoffen uitstoten. Het college heeft echter weinig tot geen bevoegdheid om bovenwettelijke maatregelen te nemen om de uitstoot van andere bronnen te reduceren. Wel wordt er samengewerkt met het Rijk en andere partners om ook deze uitstoot (inter)nationaal aan te pakken. Verder is becijferd dat door het invoeren van de nul-emissiezone in Gouda 23,5 miljoen jaarlijkse kilometers worden verduurzaamd. Daarmee levert de nul-emissiezone in Gouda een substantiële bijdrage aan de landelijke klimaatdoelstelling die met de invoering van de nul-emissiezones wordt bereikt, van 1 miljoen ton CO₂ per jaar.

44. Zienswijze van Indiener 44 (6/03/2024)

Samenvatting zienswijze

1. Hoge investeringskosten: zoals het ophanden zijnde zero-emissie verhaal, voor ons is dit absoluut niet haalbaar, wij hebben vorige jaar een nieuwe vrachtwagen, met de nieuwste en een milieuvriendelijke verbrandingsmotor, euro 6 maar deze auto kostte ons €125.000 ex. ook hebben we net een euro 6 bestelbus aangeschaft waar we vooralsnog tot 1-1-2028 de stad mee in mogen (op het moment van beslissen tot de koop werd er op de site van Rijksoverheid vermeld dat we met dat kenteken tot 31-12-2028 de stad in konden), deze kostte ook €40.000 ex
2. Geen geschikte alternatieve elektrische voertuigen: elektrisch is voor ons geen optie, gezien het feit we 2 verkoopwagens moeten trekken 1 x a 8000 kg en 1 x a 3500 kg, betaalbare elektrische voertuigen met deze trekkracht en actieradius (wij zijn elke dag ruim een uur onderweg naar de markt) zijn er gewoon weg niet. en ik kan nog wel 100 redenen opnoemen, dat dit nog niet haalbaar is en dat dit maar zo de doodsteek voor de markt in Gouda kan betekenen, wat zonde zou zijn want Gouda kent een historie met de markt die ruim 600 jaar terug gaat in de tijd.

Reactie

1. Zie reactie 3.1.

2. Zie reactie 4.1 voor het trekgewicht van elektrische bestelwagens. In aanvulling daarop: Verkoopwagens (lees: aanhangers) van meer dan 3.500kg zullen getrokken moeten worden door vrachtauto's (N2/N3). Dit benodigd trekgewicht van elektrische vrachtauto's (gemeten in treingewicht) is naar het oordeel van het college technisch nul-emissie verkrijgbaar. Het college erkent dat de aanschaf-/investeringskosten van een nul-emissie bestel of vrachtwagen hoger zijn ten opzichte van een vergelijkbare dieselvariant. Het college beseft ook dat niet het onmogelijke van ondernemers kan worden gevraagd. Daarom is tegelijkertijd met het ontwerpverkeersbesluit ook het ontheffingenbeleid gepubliceerd. Daarin is opgenomen dat ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, een ontheffing kunnen aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Voor de financierbaarheid van nul-emissie voertuigen wil de gemeente via het Goudse duurzaamheidsfonds de mogelijkheid bieden aan ondernemers om voor de aanschaf van nul-emissie voertuigen zakelijke leningen met gunstige tarieven te verstrekken. Deze maatregel is opgenomen in het [flankerend pakket](#), waartoe de gemeente onlangs toe heeft besloten.