

Volgnummer	Reactie	Beantwoording gemeente Haarlem	Reactie leidt tot aanpassing concept verkeersbesluit
1.	De vrachtauto van de melder kent een emissieklasse Euro 5. Dit is gebaseerd op de landelijke gegevens tot het jaar 2025. Ik heb begrepen dat de gemeente dit gaat vervroegen naar 1 januari 2022, ik heb daar niet op gerekend.	Momenteel geldt voor vrachtverkeer bij invoeren van een milieuzone landelijk een beperking tot emissieklasse 4. Vanaf 1 januari 2022 wordt de landelijke wetgeving voor milieuzones verscherpt. Dan geldt in alle milieuzones dat dieselvrachtwagens met een emissieklasse 5 of lager niet meer de zones in mogen.	Nee
2.	De melder heeft een brief ontvangen inzake de invoering van de milieuzone en wordt daarbij aangeschreven als transportondernemer. De melder geeft echter aan te beschikken over een camper (kampeerwagen).	De kampweewagen in kwestie is geregistreerd als vrachtauto in verband met het toegestane laadvermogen, in dit geval groter dan 3.500 kg. In dit zeldzame geval geldt een landelijke vrijstelling voor kampeerwagens die binnen de milieuzone zijn gevestigd. Het adres waar de kampeerwagen in kwestie is ingeschreven, bevindt zich echter buiten de milieuzone. De vrijstelling is daarmee niet van kracht. Op grond van de beleidsregels kan de melder (dag)ontheffingen aanvragen.	Nee
3.	De melder vraagt aan de hand van de ontvangen brief of de milieuzone ook van toepassing is voor bussen en touringcars	De milieuzone wordt alleen van toepassing verklaard voor vrachtauto's, dit zijn voertuigen met de codes N2 en N3 (geregistreerd bij RDW)	Nee

4	Eén van de medewerkers van het bedrijf van de melder woont in de toekomstige milieuzone en neemt incidenteel het voertuig mee naar huis. Is dat in de toekomst nog toegestaan?	Als het voertuig niet voldoet aan de landelijke richtlijnen voor de milieuzone, dan is het in de basis niet meer toegestaan om het gebied te benaderen met dit voertuig. Op grond van de beleidsregels kan de medewerker wel (dag)ontheffingen aanvragen.	Nee
5.	De melder verzoekt om de norm vanaf januari 2022 te verlagen naar euro 5 voor vrachtauto's. De noodzaak om samen te zorgen voor een schone omgeving is te begrijpen. De melder werkt echter vaak in Haarlem voor bouw, infra en woning(ver)bouw en zijn altijd bezig met het vernieuwen van het machinepark. Er is echter een langere transitieperiode nodig om de stap te kunnen maken.	Momenteel geldt voor vrachtverkeer bij invoeren van een milieuzone landelijk een beperking tot emissieklasse 4. Vanaf 1 januari 2022 wordt de landelijke wetgeving voor milieuzones verscherpt. Dan geldt in alle milieuzones dat dieselvrachtwagens met een emissieklasse 5 of lager niet meer de zones in mogen. Het betreft een landelijke regeling waarvan lokale overheden niet af kunnen wijken.	Nee
6.	De gemeente Haarlem moet zich schamen. Als kleine ondernemer heeft de melder vier jaar geleden geïnvesteerd in een vrachtauto met emissieklasse Euro 5 om het werk te kunnen blijven doen. Door deze maatregelen wordt het onmogelijk gemaakt om mee te kunnen blijven draaien. Overal wordt euro 5 gehanteerd. Waarom wordt nu gekozen voor euro 6?	Momenteel geldt voor vrachtverkeer bij invoeren van een milieuzone landelijk een beperking tot emissieklasse 4. Vanaf 1 januari 2022 wordt de landelijke wetgeving voor milieuzones verscherpt. Dan geldt in alle milieuzones dat dieselvrachtwagens met een emissieklasse 5 of lager niet meer de zones in mogen. Het betreft een landelijke regeling waarvan lokale overheden niet af kunnen wijken. Op grond van de beleidsregels kan de medewerker wel (dag)ontheffingen aanvragen.	Nee

7.	<p>Waarom is er gekozen voor emissieklasse 6? Emissieklasse 5 voldoet aan de milieueisen, meerdere gemeenten hanteren deze klasse. Kiezen voor emissieklasse 6 verplicht ondernemers onnodig te investeren in nieuw materiaal. Vanuit een politiek oogpunt is het makkelijk om te besluiten voor de hoogste norm te gaan. Voor ondernemers gelden andere gels. De vervuiling ligt momenteel veel langer dan normaal in verband met corona.</p>	<p>Momenteel geldt voor vrachtverkeer bij invoeren van een milieuzone landelijk een beperking tot emissieklasse 4. Vanaf 1 januari 2022 wordt de landelijke wetgeving voor milieuzones verscherpt. Dan geldt in alle milieuzones (dus ook bij andere gemeentes) dat dieselvrachtwagens met een emissieklasse 5 of lager niet meer de zones in mogen. Het betreft een landelijke regeling waarvan lokale overheden niet af kunnen wijken.</p>	Nee
8.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De overstap naar elektrische vrachtauto's voor de lange afstand is technisch nog niet haalbaar.</li> <li>2. Het trekvermogen van een elektrische vrachtauto is vrijwel nihil, omdat het vermogen niet toereikend is. Daardoor kunnen er geen aanhangers meegenomen worden. De investering per verhuisauto is niet rendabel, aangezien deze beperkt inzetbaar zijn.</li> <li>3. Een verhuiswagen staat relatief veel stil in de stad, omdat er lange laad- en lostijden zijn, dus wordt er niet veel gereden.</li> <li>4. De accu's welke worden toegepast in vrachtauto's zijn groot en zwaar en hebben een niet zo lange levensduur.</li> <li>5. Het elektriciteitsnet is niet toegerust op een groot verbruik, zoals voorgesteld, dat elk huishouden/bedrijf klimaatneutraal wordt. Dit is technisch nog steeds niet haalbaar.</li> </ol>	<p>Het huidige verkeersbesluit dat voorligt gaat uit van emissieklasse 6 vrachtauto's, niet van nul-emissievoertuigen. Er is een principebesluit genomen om de milieuzone per 2025 verder in te perken tot nul-emissievoertuigen. Dit onderhavig verkeersbesluit gaat daar echter niet op in.</p> <p>Overigens gelden voor verhuisauto's die jonger zijn dan 13 jaar een landelijke ontheffing. Deze ontheffing moet aangevraagd worden bij RVO.</p>	Nee

	<p>6. Er zijn te weinig laadstations, met het daarbij behorende brandgevaar.</p> <p>7. Bedrijven worden te snel op onkosten gejaagd.</p> <p>8. Ook waterstof geeft de nodige problemen, nog steeds grote batterijen, ontploffingsgevaar en niet makkelijk voorradig om te tanken.</p> <p>9. De schadepost voor bedrijven is enorm. Graag zien wij een aanzienlijke subsidie, zoals ook bij andere gemeentes is gebeurd.</p>		
9.	<p>De melder is al meer dan 50 jaar gevestigd in de binnenstad van Haarlem. De melder is in het bezit van een vrachtauto voor het vervoer van paarden en het verzorgen van trouwerijen en rondritten. Voor deze activiteiten gebruikt de melder de vrachtauto. Het is niet rendabel om een nieuwe vrachtauto te kopen. Dit besluit betekent de nekslag voor het bedrijf.</p>	<p>Uit onderzoek is gebleken dat de milieuzone het klimaateffect vermindert en gezondheidswinst oplevert voor Haarlemmers. Voor eigenaren van vrachtauto's bestaat de mogelijkheid om op individuele basis een ontheffing aan te vragen, bijvoorbeeld op bedrijfseconomische gronden. Van belang is dat bedrijfseconomisch niet van de melder kan worden verwacht dat u de milieuzone mijdt, noch dat u zich de aanschaf kunt veroorloven van een schoner alternatief dat wel in de milieuzone mag rijden. Dit moet aangetoond worden bij de aanvraag van de ontheffing. De ontheffing kan maximaal 3 keer aangevraagd worden, steeds met de duur van 1 jaar.</p>	Nee