

## **Reactie gemeente Groningen op de internetconsultatie wijziging RVV 1990 uitbreiding nul-emissiezones naar taxi's en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezones**

In het ontwerpbesluit wordt omschreven dat de aanleiding tot de aanpassing van de verkeersborden drieledig is. Kort samengevat dient de aanpassing de volgende drie doelen:

- Toevoeging taxi's en mogelijk in de toekomst nog toevoeging andere type voertuigen.
- Voorkomen conflict tussen nul-emissiezone en milieuzone.
- Voorkomen wirwar aan bebording en onoverzichtelijkheid voor de weggebruiker.

De eerste twee doelen worden met het ontwerpbesluit zeker gehaald, echter wordt naar onze mening de derde doelstelling nog niet behaald met voorliggende wijziging. De onoverzichtelijkheid tussen verschillende borden van de milieuregimes wordt met het ontwerpbesluit wel opgelost, echter lijkt onvoldoende aandacht besteed te zijn aan mogelijke conflicten met bestaande binnenstadsregimes. Deze situatie doet zich in ieder geval voor nu voor in de steden Groningen, Assen, Amersfoort en Enschede. Het is daarnaast mogelijk een issue voor steden die overwegen om op een later moment in de toekomst een nul-emissiezone in te voeren of binnen een nul-emissiezone nog een ander regime in te voeren.

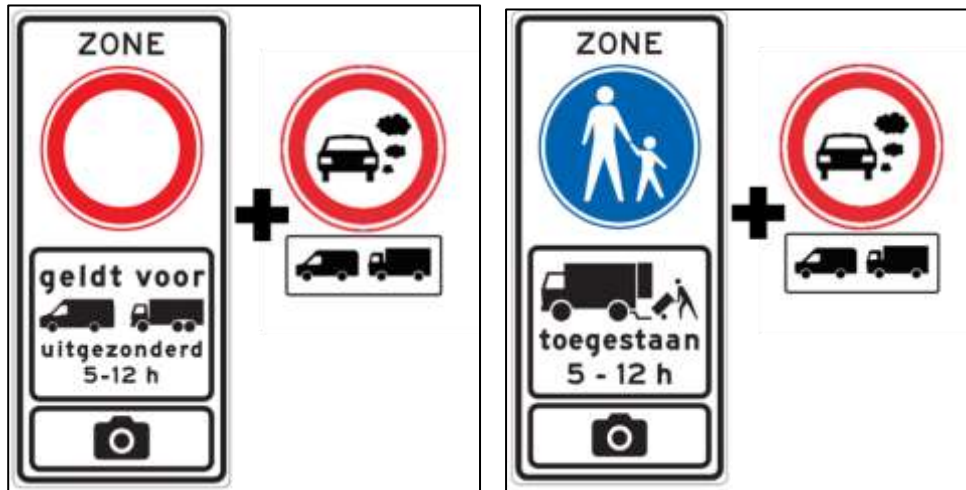
De hiervoor genoemde steden hebben gekozen om de zonegrenzen voor nul-emissie gelijk te trekken aan de huidige zonegrenzen van het binnenstadsregime. Het huidige binnenstadsregime is in deze steden aangewezen als een geslotenverklaring (zone C1) of als een voetgangerszone (zone G7), al dan niet met uitzonderingen of nadere aanwijzingen op onderborden.

Uit het ontwerpbesluit blijkt dat voor de aanduiding van de nul-emissiezone alleen de nieuwe onderborden C22e1 of C22e2 geplaatst mogen, maar ook moeten worden onder het nieuwe C22e verkeersbord. Dit houdt in dat het verkeersbord C22e altijd geplaatst moet worden naast de al bestaande bebording voor het binnenstadsregime (zone C1/ G7). In onze ogen leidt dit tot een wirwar aan bebording en nog steeds een onoverzichtelijke situatie voor de weggebruiker. Bovendien zien wij een juridisch conflict ontstaan tussen beide regimes als de zonegrenzen identiek zijn. Dit conflict is voor de steden Groningen en Amersfoort hieronder nader omschreven.

### *Groningen*

Het binnenstadsregime van Groningen is geregeld door middel van zonale toepassing van de verkeersborden C1 en G7 van bijlage 1 van het RVV 1990. Bij bord C1 zijn door middel van onderborden bedrijfs- en vrachtauto's toegestaan tussen de venstertijden van 5 tot 12 uur. Het instellen van een nul-emissiezone voor bestelauto's en vrachtauto's op dezelfde grens leidt tot een combinatie van borden zoals weergegeven op de linker onderstaande afbeelding 1. Daarnaast ziet het bord C22e er enkel op toe welke voertuigcategorie toegang heeft tot de zone en kan er niet gereguleerd worden op type gebruik of het tijdstip. Vanuit digitale handhaving is het een logische gedachte dat op doelgebruik dan niet gecontroleerd

kan worden, maar er kan wél op het naleven van de venstertijden worden gehandhaafd, ongeacht of de venstertijden bij een geslotenverklaring of een voetgangerszone toegepast worden. Aangezien venstertijden een overeenkomstig doel hebben als het gaat om duurzame en efficiënte stadslogistiek is het onoverzichtelijk en moeilijk begrijpelijk om dit op aparte bordencombinaties te moeten weergeven naast de nul-emissiezone en vraagt dit om een gecombineerde mogelijkheid.



Afbeelding 1: Regimes die gelijk gaan lopen aan nul-emissiezone in Groningen

### Amersfoort

Het regime van de binnenstad in Amersfoort is geregeld door middel van de verkeersborden G7 van bijlage 1 van het RVV 1990. Met onderborden zijn motorvoertuigen toegestaan tussen 7 en 11 uur. Het instellen van een nul-emissiezone voor bestelauto's en vrachtauto's op dezelfde grens leidt tot een combinatie van borden zoals weergegeven op onderstaande afbeelding 2.



Afbeelding 2: Amersfoort

Uit beide visualisaties blijkt de toekomstige, mogelijke onoverzichtelijke situatie. Juridisch ontstaat daarnaast het conflict dat het binnenstadsregime (C1/G7) specifiek verkeersgebruik toestaat dat met de nul-emissie regime wordt verboden en vice versa. Daarnaast blijkt uit de in hoofdstuk 2, paragraaf 1 onder 3 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW opgenomen tabel dat de combinatie van zones niet mogelijk is. Reden hiervan is dat de weggebruiker en de met handhaving belaste functionaris niet in onzekerheid mag verkeren over het

werkingsgebied van de geldende borden of combinaties van borden. Daarbij kan sprake zijn van een fors verschil van de boete (bijv. € 110,- vs € 280,-) bij overtreding van beide regimes.

Indien u wenst vast te houden aan het genomen ontwerpbesluit, dan verzoeken wij u om in de Uitvoeringsvoorschriften BABW expliciet toestemming te geven om de combinatie van een G7 zone en een C22e zone mogelijk te maken. Dit lost overigens nog steeds niet de wirwar aan bebording en de onoverzichtelijkheid voor de weggebruiker op.

Om de wirwar aan bebording en de overzichtelijkheid voor de weggebruiker te voorkomen, is het gewenst om een combinatie van verkeersborden mogelijk te maken waarbij sprake is van één hoofdbord, waarbij het regime duidelijk blijkt uit de toegepaste onderborden.



#### *Scenario oplossing Groningen*

De afbeelding hiernaast visualiseert een mogelijke oplossing voor de stad Groningen. Het hoofdbord blijft gelijk aan het ontwerpbesluit en ook de definitie van het bord blijft gehandhaafd. Voor het onderbord C22e2 is bijvoorbeeld nu de definitie: “Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto’s, vrachtauto’s en taxi’s, toegankelijk voor emissieloze voertuigen”. In de definitie van het onderbord wordt aangegeven welke voertuigcategorieën zijn uitgezonderd onder de voorwaarde dat deze emissieloos zijn. In artikel 86e is dit echter zo geformuleerd dat deze emissieloze uitzondering al voortvloeit uit het hoofdbord C22e. Bij wijziging van artikel 86e is het mogelijk deze emissieloze eis te koppelen aan het onderbord en daarmee ook een extra mogelijkheid te creëren om een tijdvenster toe te passen waarbinnen deze voertuigen dan toegestaan/uitgezonderd zijn. Hieronder is een suggestie van de wijziging beschreven.

Artikel 86e wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22e van bijlage 1 vanwege een nul-emissiezone is van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto’s of taxi’s.

2. Het tweede lid komt te luiden:

Onder verkeersbord C22e worden de in bijlage 1 opgenomen onderborden C22e1 of C22e2 geplaatst waarmee de uitgezonderde voertuigcategorieën worden genoemd, mits emissieloos.

3. (nieuw) Het derde lid komt te luiden:

Voor bedrijfs- en vrachtauto’s kan een venstertijd worden toegepast door een tijdvenster op het onderbord toe te passen. Enkel binnen dit tijdvenster zijn de bedrijfs- en vrachtauto’s uitgezonderd, mits emissieloos.

Het derde lid in het ontwerpbesluit wordt dan gewijzigd in het vierde lid.

### Scenario oplossing Amersfoort



Een mogelijke oplossing voor de stad Amersfoort is hiernaast weergegeven. In deze situatie fungeert het bord 'voetpad' als hoofdbord en wordt op onderborden het specifiek verkeersgebruik wel of niet toegestaan. De emissieloze bestel- en vrachtauto mag in deze situatie enkel het bord passeren op specifieke tijden en enkel als ze voldoen aan de nul-emissie eis.

De hiervoor gevisualiseerde combinaties van verkeersborden vragen om een aanpassing van het ontwerpbesluit, zodat specifieke eisen met betrekking tot nul-emissie op onderborden ook onder andere verkeersborden geplaatst kunnen worden dan enkel onder verkeersbord C22e. Het centraal loket voor het verlenen van ontheffingen gaat in de huidige situatie daarnaast enkel uit van het verlenen van ontheffingen voor het passeren van het verkeersbord C22e. Met de gevraagde aanpassing van het ontwerpbesluit is het noodzakelijk om ook de werkwijze van het centraal loket te verruimen, zodat ook ontheffingen gegeven kunnen worden op de nul-emissie eis die volgt uit andere verkeersborden.

Vier jaar van tevoren moet uitgesproken worden wat de omvang van de nul-emissiezone gaat zijn. Als nu blijkt dat het ontwerpbesluit in de voorgestelde vorm wordt doorgevoerd, dan voorzien we het risico dat gemeenten op eigen manier met een C1-bord en onderborden zelf een nul-emissiezone gaan instellen. Zo kunnen de gemeenten toch voldoen aan hun beleid en gecommuniceerde begrenzing van de zone. Als deze ruimte in de wet wordt gebruikt door gemeenten om op eigen wijze een nul-emissiezone in te voeren, dan heeft dit directe impact op de harmonisatiegedachte van het ontwerpbesluit.

Ten slotte wordt geadviseerd om in het kader van herkenbaarheid het verkeersbord C22e te voorzien van het woord 'ZONE'. De overige verkeersborden in het RVV 1990 hebben namelijk pas een zonale functie wanneer ze voorzien zijn van deze tekst. Als verkeersborden niet voorzien zijn van het woord 'ZONE', dan zijn ze slechts van kracht op het betreffende wegvak.