Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 27

Datum	19 maart 2026
Van	College B&W
Behandeld door	S. van Dorp
E-mailadres	Stefan.van.dorp@utrecht.nl
Kenmerk	34106985
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 27 van David Bosch (UtrechtNu!) over ":Schone" straten, lege schappen/biervaten?.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Context
Het toegangsbeleid is een besluit voor stadslogistieke (goederen)voertuigen wat zich richt op het gebied binnen de singels in de binnenstad van Utrecht. In de vragen maakt de vragensteller een koppeling met het besluit voor de invoering van de nulemissiezone welke in werking is getreden op 1 januari 2025. Het toegangsbeleid en de nulemissiezone zijn twee aparte besluiten en richten zich op andere doelen. Het toegangsbeleid richt zich op het gebied binnen de singels en ligt in zijn geheel in de nulemissiezone. De nulemissiezone helpt bij het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit in Utrecht en draagt bij aan het verminderen van CO2 uitstoot. Het toegangsbeleid draagt bij aan het verder beschermen van het erfgoed, verkeersveiligheid en een leefbare binnenstad.

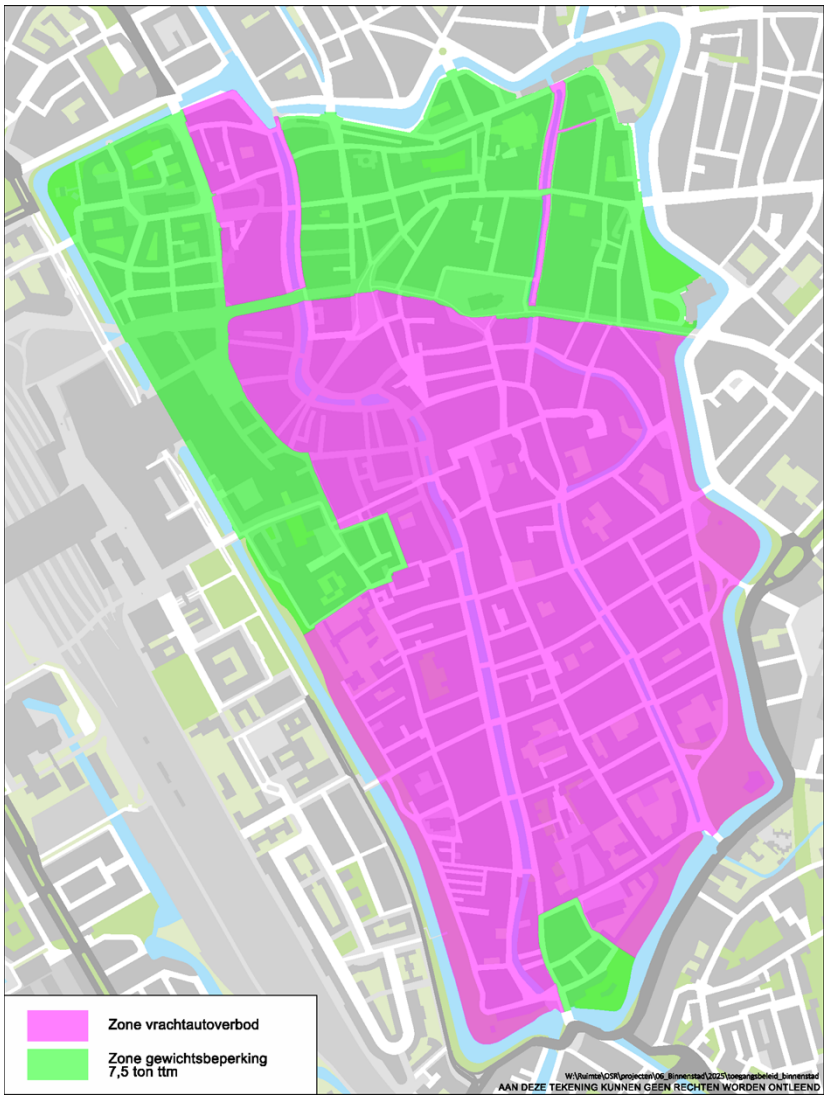
Vraag 1
Hoeveel ondernemers in de binnenstad worden door dit besluit direct geraakt in hun dagelijkse bevoorrading, en kan het college dit uitsplitsen naar sector (bijvoorbeeld horeca, detailhandel, ambacht, zorg en cultuur)? Hierbij verzoeken wij het college ook aan te geven hoeveel vervoerders en logistieke dienstverleners met voertuigen boven 3,5 ton of elektrische voertuigen tot 4.250 kg actief zijn in de binnenstad en wat de verwachte impact op hun werkzaamheden is.
Antwoord 1
Het exacte aantal ondernemers die dit raakt is niet vast te stellen. Er zijn circa 10.000 voertuigbewegingen per werkdag in de milieu- en nulemissiezone met ongeveer 6.000 unieke goederenvoertuigen.

Omdat de milieu- en nulemissiezone groter is dan de historische binnenstad, moeten we hier een kanttekening bij zetten. De meeste van de grote vrachtvoertuigen (vrachtauto's) rijden richting de Jaarbeurs en Hoog Catharijne die ook binnen de zones liggen, maar buiten de historische binnenstad. De ANPR-camera's in de historische binnenstad tellen 87% bestelbussen (categorie N1), 10% kleine vrachtauto's (cat. N2) en 3% grote vrachtauto's (cat. N3).

Een aantal van die bedrijven komt meerdere keren per week, maar er is ook een deel dat maar een enkele keer in een week, maand of jaar in de binnenstad van Utrecht rijdt.

Voor het grootste deel van de ondernemers zal dit nieuwe beleid weinig tot geen invloed hebben. Zij bevoorraden de stad immers met bestelauto's (90% van de goederenvoertuigen) en zullen alleen binnen de nieuwe venstertijden moeten leveren. De nieuwe venstertijden in het voetgangersgebied zijn een half uur korter dan nu en verreweg het grootste deel van de voertuigen levert daar nu al binnen de nieuwe tijden.

Voor vrachtauto's geldt dat zij zich ook aan de nieuwe totaal gewichten moeten houden. Bij vrachtauto's maken we onderscheid tussen categorie N2 (tussen 3500-12000 kg) en N3 (zwaarder dan 12000 kg). Gemiddeld rijden er per dag 1000 N2 categorie voertuigen de milieu- en nulemissiezone in en 600 de binnenstad in. Een deel daarvan mag in mei ook de 7,5 tonszone in, aangezien zij binnen de 7,5 ton totaal gewicht blijven. Het deel van de voertuigen dat zwaarder is, kan over de vrachtroutes rijden als zij een ontheffing aanvragen. Dit is, met alle beperkingen die nu al in de binnenstad gelden, min of meer staande praktijk.



Van de N3 categorie vrachtauto's rijden er gemiddeld per dag 600 de milieu- en nulemissiezone in en daarvan 40% van die voertuigen de binnenstad in. Deze categorie voertuigen is 3% van de goederenvoertuigen die de historische binnenstad bevoorraden. Zij moeten per definitie over de vrachtroutes, maar zij moeten nu ook al deze routes gebruiken. Dit omdat zij boven de geldende aslasten zitten.

Het afgelopen jaar zijn er twee boetes uitgedeeld aan voertuigen tussen de 3500 kg en 4250 kg in het wervengebied. Dit gebied mogen zij niet in vanwege hun te zware achteras. Dit gebied blijft ook vanaf 1 mei verboden voor deze voertuigen.

De sectorale verdeling in 2025 voor bestelauto's en vrachtauto's zijn als volgt:

Unieke voertuigen	Bestelauto (90% van logistieke voertuigen), uitsplitsing per sector	Vrachtauto (10% van logistieke voertuigen), uitsplitsing per sector
Bedrijfsondersteunende diensten	*4%*	*5%*
Beroepsvervoer	*5%*	*43%*
Bouw (huizen)	*28%*	*4%*
Bouw (wegen)	*3%*	*3%*
Creatief	*4%*	*4%*
Food	*7%*	*9%*
Handel/reparatie auto's	*3%*	*2%*
Non-food	*11%*	*7%*
Onbekend	*3%*	*1%*
Overig	*12%*	*13%*
Pakketvervoer	*3%*	*2%*
Stadsverzorging (afval,hoveniers,..)	*5%*	*4%*
Verhuur/Lease	*4%*	*1%*
Zakelijke dienstverlening	*7%*	*2%*
Totaal	*100%*	*100%*

Vraag 2
Hoeveel aanvragen voor ontheffing verwacht het college in de eerste zes maanden na invoering?
Antwoord 2
We verwachten tussen de 800 en 1.200 aanvragen.

Vraag 3
Welke specifieke criteria worden gehanteerd bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen (bijvoorbeeld voor vrachtroutes of elektrische bestelauto's), en hoe worden deze beoordeeld op transparantie en voorspelbaarheid voor ondernemers?
Antwoord 3
Criteria staan in de beleidsregel; Beleidsregel verkeersontheffingen gemeente Utrecht | Lokale wet- en regelgeving. De beoordeling vindt plaats aan de hand van de voorwaarden uit de beleidsregel. Zie hiervoor ook de toelichting op artikelen onderaan de beleidsregel.

Vraag 4
In hoeveel gevallen verwacht het college dat geen reëel alternatief voor vrachtvervoer beschikbaar is, bijvoorbeeld omdat geschikte voertuigen nog niet op de markt zijn?
Antwoord 4
Dit hangt af van het type voertuig en de lading die meegenomen moet worden. Voor veel type voertuigen is een elektrische variant beschikbaar of komt deze op (korte) termijn beschikbaar. Voor elektrische bestelauto's zijn genoeg modellen beschikbaar. Vrijwel alle fabrikanten leveren daarin meerdere elektrische modellen tot 3500 KG. Deze mogen gewoon in het wervengebied rijden. De modellen tussen 3500 KG en 4250 KG is een speciale categorie voertuigen met extra eisen aan chauffeur en bedrijf en alleen geschikt voor specifieke doelgroepen. De voertuigen mogen geen aanhanger trekken, chauffeur moet extra cursussen doen en voertuig mag niet verder dan 100 km

rijden vanaf vertrekpunt. Hierdoor is dit voertuig voor veel bedrijven niet geschikt. Deze voertuigen zijn tevens te zwaar voor het wervengebied. Uit de ANPR-camera's in de binnenstad zien we deze voertuigen nog bijna niet terug in het wervengebied in Utrecht. Elektrische voertuigen tot 7,5 ton zijn er nog bijna niet. Tot nog toe zijn 2 modellen beschikbaar (2025). Meerdere modellen worden in de toekomst verwacht. Elektrische vrachtauto's komen er steeds meer en meer, fabrikanten bieden deze voertuigen steeds meer aan. Zolang de nog fossiel aangedreven voertuigen voldoen aan de geldende toelatingsregels van de nul-emissiezone of hiervoor beschikken over een geldige ontheffing, zijn zij welkom om de stad te beleveren binnen de venstertijden.
Daarnaast zijn er andere alternatieven beschikbaar, zoals vervoer over water, bundeling door samenwerking tussen vervoerders of het gebruik van stadshubs. De logistiek makelaars ondersteunen vervoerders met gericht advies.

Vraag 5
Hoe wordt gewaarborgd dat deze ondernemers – die overtuigd hebben aangetoond dat ze geen alternatief hebben – niet onbedoeld worden uitgesloten van bevoorrading?
Antwoord 5
We zijn in direct contact met steeds meer vervoerders in de binnenstad. Eind april gaat de nieuwe klankbordgroep van start, die bestaat uitn meerdere vervoerders, binnenstadpartijen en ondernemersn. De klankbordgroep kan zaken tijdig aankaarten en suggesties aandragen. Ook de logistiek makelaars denken mee met ondernemers wat er mogelijk is. Maatwerk middels een ontheffing is altijd een mogelijkheid, een keuze die weloverwogen genomen wordt in gesprek met de ondernemer en de collega's van VTH. Zij kunnen altijd binnen de venstertijden met een brandstofvoertuig dat voldoet aan de nulemissiezone voorwaarden (of een ontheffing heeft) hun goederen bezorgen of ophalen.
Daarnaast moet dit voertuig altijd voldoen aan de gewichtsbeperkingen die gelden in de binnenstad. Een ontheffing is mogelijk als het voertuig rijdt over een route waar het voertuig binnen de aslast blijft.

Vraag 6
Waarom is gekozen voor een invoeringstermijn van circa drie maanden (1 mei tot 1 augustus 2026), en welke overgangsmaatregelen of ondersteuning zijn beschikbaar voor bestaande ondernemers die hun logistiek niet binnen deze termijn kunnen aanpassen? Hierbij vragen wij expliciet of het college kan ingaan op de zienswijzen van TLN en evofenedex die pleitten voor een langere voorbereidingstermijn om de onwerkbaarheid van deze korte periode te mitigeren.
Antwoord 6
Afgelopen zomer is het concept verkeersbesluit gepubliceerd en deze is met aanpassingen in februari vastgesteld. Een groot deel van de regels voor gewichten is niet nieuw. De bestaande verboden worden in zone gezet en verduidelijkt. Verreweg de meeste vervoerders die nu al voldoen aan de huidige regels kunnen hun bevoorrading blijven doen met kleine aanpassingen (binnen de venstertijden) of het aanvragen van een ontheffing. Drie maanden is voor hen genoeg tijd om aan te passen of om een ontheffing aan te vragen. Daarnaast werken we de eerste periode met waarschuwingen in plaats van boetes.
Reden dat we niet langer de tijd te nemen is omdat we zien dat verschillende vervoerders overtredingen begaan op de gewichtsbeperkingen en lengte, al is dat niet altijd bewust. Het in zone plaatsen van de gewichtsbeperkingen zorgt voor duidelijkheid richting de vervoerder en zorgt ervoor dat deze gewichtsbeperkingen goed gehandhaafd kunnen worden. Zeker voor de gewichten kunnen wij niet langer wachten met het invoeren van de beperkingen in verband met de veiligheid van ons historisch erfgoed. Vanaf 1 mei zijn zwaardere voertuigen welkom op de vrachtroutes, waarmee een zeer groot deel van de leveringen op de huidige wijze kan doorgaan via deze nieuwe routes.
De branchepartijen geven aan dat voor een klein deel van de (met name) zware voertuigen dit een probleem kan zijn. Daarover hebben wij gesproken met verschillende bedrijven. Zij geven aan dat de vrachtroutes voor zware voertuigen hun problemen voor het grootste gedeelte oplossen. Daarmee is het probleem van een snelle invoering grotendeels opgelost. Daarnaast kunnen onze logistiek makelaars meedenken over oplossingen en maatwerk.

Vraag 7
Hoe ziet het handhavingsregime eruit in de eerste maanden na invoering: wordt gewerkt met een waarschuwingsperiode zonder boetes of volgt direct handhaving met boetes?
Antwoord 7
Bij de nieuwe maatregelen waarschuwen we bij overtredingen in de eerste 3 maanden. Als de regels worden overtreden nadat de waarschuwingsperiode voorbij is, sturen we boetes. Tot 1 augustus worden er geen boetes uitgeschreven voor de nieuwe maatregelen.
Bij een overtreding van bestaande regels geldt geen waarschuwingsperiode (deze regels gelden nu al) en sturen we boetes. Denk bijvoorbeeld aan het overtreden van de aslast.

Vraag 8
Hoe monitort en communiceert het college de handhaving aan ondernemers en vervoerders, zodat zij tijdig en duidelijk weten wanneer en hoe wordt gehandhaafd? (Bijvoorbeeld systemen als ANPR-camera's.)
Antwoord 8
Er komen borden langs de weg te staan en we blijven doorgaan met gerichte communicatie naar de vervoerders en ondernemers. Dat doen we online en offline.
Indien men toch het gebied inrijdt tussen 1 mei en 31 juli en een ANPR-camera passeert die de overtreding registreert, dan volgt ook een waarschuwingsbrief. Aan de hand van de ANPR-camera's monitoren wij het aantal overtredingen.

Vraag 9
Heeft het college inzicht in de extra kosten die ondernemers moeten maken als gevolg van deze maatregel (zoals investeringen in andere voertuigen, extra ritten, opslag of alternatieve logistieke concepten), en is beoordeeld of deze kosten onevenredig kunnen uitpakken voor kleine en zelfstandige ondernemers of bepaalde sectoren? Graag een kwantitatieve en kwalitatieve inschatting.
Antwoord 9
Er is geen volledig inzicht in mogelijke kosten die ondernemers moeten maken als gevolg van deze maatregelen. We gaan hier graag verder op in.

In principe geldt dat vervoerders die nu voldoen aan alle regels niet opnieuw hoeven te investeren. Zij kunnen met bestelbussen overal rijden. En met de vrachtauto's binnen 7,5 ton in die betreffende zone rijden en de zwaardere voertuigen over de vrachtroutes.
Als een vervoerder niet aan de regels kan voldoen (nieuwe toegangsregels of de nulemissiezone), moet de ondernemer sowieso kijken naar het eigen wagenpark en hoe het bevoorradingsproces eruit ziet. Wij helpen graag met de logistiek makelaar om tot een passend advies te komen om de bevoorrading zo aan te passen dat het wel binnen de nieuwe regels kan. Het aanpassen kan op veel verschillende manieren en kan ook geld besparen. Een ontheffing behoort in sommige gevallen tot de mogelijkheden. Soms is het investeren in een nieuw voertuig de beste oplossing om volledig op de toekomst voorbereid te zijn.
Als de ondernemer kiest om te investeren in een nieuw voertuig, dan kan die ondernemer met deze nieuwe regels een standaard voertuig kopen, in plaats van een voertuig speciaal laten maken voor Utrecht. Dit kan kostenverlagend zijn. Door de 9 meter lengtebeperking te harmoniseren met andere gemeenten naar een 10 meter lengtebeperking sluiten we beter aan bij standaard maten in de branche en hoeven er minder voertuigen op maat geproduceerd te worden.
Daarnaast rijden er veel voertuigen niet (volledig) gebundeld de (binnen)stad van Utrecht in. Gemiddeld is maar 30% van het volume voor Utrecht. Door betere samenwerking tussen partijen kunnen mogelijk kosten bespaard worden. Met name op chauffeurskosten (gemiddeld 90 euro per uur), want dat is het duurste van het gehele transport.

Tot slot stimuleren en faciliteren wij alternatieve manieren van transport. Ondernemers kunnen nu gratis gebruik maken van kleine voertuigen (Licht Elektrische Voertuigen of vrachtfiets) en we maken het gemakkelijker om goederen met de stroomboot mee te geven. De transitie naar alternatieven is

een route die al door koplopers is ingeslagen en waar nu meer partijen naar zullen gaan kijken. De keuze voor vervoer over de weg ligt voor de hand voor veel vervoerders, want dat is de gangbare methode tot op dit moment. Inzicht en kennis over de kosten van de alternatieven of het eens uitproberen kan vervoerders helpen om de overstap te maken. Partijen gaan uit van de nu bestaande situatie waarin chauffeurs zoveel mogelijk onderweg moeten zijn om uit de kosten te komen. De overstap naar alternatieven vraagt van hen om hier op een andere manier naar te kijken, samen te werken en te onderzoeken waar in het proces kosten bespaard kunnen worden.

Vraag 10
In hoeverre acht het college alternatieven zoals logistieke hubs aan de rand van de stad, bundeling van goederenstromen, de inzet van elektrische of anderszins emissiearme voertuigen, en inzet van kleinere voertuigen of vervoersmodaliteiten praktisch en financieel haalbaar voor álle sectoren in de binnenstad?

Vraag 10
Voor alle leveringen die minder zijn dan een vol voertuig, zijn dit reële alternatieven. Het leveren via logistieke hubs en de inzet van kleinere voertuigen gebeurt al, maar vaak nog op kleine schaal. De afgelopen jaren zien we meer samenwerking ontstaan tussen vervoerders om efficiënt te bevoorraden. We verwachten (en zien) dat deze trend nu verder doorzet, dankzij de voordelen en de kostenbesparing van deze manieren van beleveren. Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van de logistieke hubs rond Utrecht (o.a. Cityhub, Hub Utrecht Oost, Kade Zuid), want bedrijven zien dit als een aantrekkelijk alternatief voor kleine leveringen. De laatste kilometers het centrum in kosten een vervoerder de meeste tijd en daarmee geld. Dit kan bespaard worden door te werken met een hub. In Utrecht stimuleren en faciliteren we deze stadshub met de Stadsdistributie-ontheffing (SDC-ontheffing). Met deze ontheffing kan een stadshub over een aantal busbanen rijden, krijgt langere venstertijden in het voetgangersgebied en mag zij leveren binnen afgesloten gebieden (zoals Domplein). Er zijn meerdere bedrijven die deze ontheffing willen aanvragen vanwege deze voordelen. De overstap naar elektrische voertuigen is geregeld via de al ingevoerde nulemissiezone met de overgangsregelingen die nu gelden en de mogelijkheid om ontheffingen aan te vragen.

Vraag 11
En welke stappen worden concreet gezet om ondernemers te helpen bij deze transitie?

Antwoord 11
Wij informeren ondernemers actief over het toegangsbeleid via nieuwsbrieven en eind maart een fysieke flyer met extra informatie. We hebben drie logistiek makelaars die ondernemers kunnen helpen. Eén van de logistiek makelaars is specifiek gericht op het toegangsbeleid en de verandering die dit met zich meebrengt.
Daarnaast staat het uitvoeringsteam ook klaar om vragen te beantwoorden over het project en de ontheffingen. Ook hebben we afgelopen halfjaar meerdere bijeenkomsten georganiseerd voor meerdere doelgroepen en blijven we deze de komende maanden organiseren.

Vraag 12
Hoeveel ondernemers hebben zich hiervoor tot nu toe aangemeld?

Antwoord 12
Meer dan 10 ondernemers hebben interesse getoond in het probeeraanbod. In de pilot horecabundeling (gestart begin maart) werken meer dan 20 ondernemers en vervoerders samen aan bundeling van horeca goederen. Dit doen zij door samen te werken over de weg en met stroomboten via water. Daarnaast hebben meerdere vervoerders aangegeven de optie vervoer over water verder te willen verkennen.

Vraag 13
Voor welke typen ondernemingen acht het college dit een realistisch alternatief?

Antwoord 13
90% van de vervoersbewegingen in de binnenstad gebeurt met een bestelauto. V

oor hen verandert er in het nieuwe toegangsbeleid weinig. Zij moeten alleen rekening houden met een kortere venstertijd in het voetgangersgebied en kunnen verder op de huidige manier blijven bevoorraden.

Een LEV of bakfiets is daarnaast geschikt voor alle ondernemingen die efficiënt en duurzaam vervoer van goederen, gereedschappen of personen in (drukke) stedelijke gebieden willen verzorgen. In 10-15% van de gevallen is het een volwaardig alternatief voor de bestelwagen in de 'last-mile' bevoorrading (onderzoek Hogeschool van Amsterdam). In principe is het geschikt voor alle type ondernemingen waarbij het vaak gaat om kleinere hoeveelheden.

Voorbeelden:
- *Pakketbezorging (voorbeelden op grote schaal; PostNL en DHL)*
- *Boodschappen, detailhandel en maaltijdbezorging (Jumbo en bijna alle thuisbezorg restaurants)*
- *Service, onderhoud en facilitair (groenvoorziening, afvalinzameling, onderhoudswerkzaamheden)*
- *Bouw (gereedschappen, klein materiaal)*
- *Mobiele verkoop (kiosk voor koffie op locatie)*
- *Gemeente Utrecht (wij hebben verschillende vrachtfietsen te leen, o.a. bij de afvalscheidingsstations)*
- *Meubelwinkels (IKEA heeft verschillende soorten in hun vestiging staan voor het vervoer van hun spullen)*

Zie ook onderzoek RVO: Kansen voor vrachtfietsen in stadslogistiek | LT128

Vraag 14
Hoe wordt omgegaan met sectoren waarvoor een bakfiets evident ongeschikt is (bijvoorbeeld horeca-leveranciers met zware zendingen of groothandels)?
Antwoord 14
Zij kunnen blijven bezorgen met bestelwagens en voor grotere voertuigen op de vrachtroutes.

Vraag 15
Denkt het college nu echt dat een service-ondernemers als een loodgieter, elektricien, etc een bakfiets gaan huren om naar de binnenstad te gaan?
Antwoord 15
De meeste service-ondernemers rijden in een bestelauto en moeten vanaf 1 mei 2026 voldoen aan de nieuwe venstertijden in het voetgangersgebied (half uur korter) en vanaf 1 mei 2028 aan de venstertijden in het gebied binnen de singels. Ondernemers in de onderhoudssector, bouwsector en groenvoorziening kunnen in 2028 ontheffing aanvragen voor de venstertijden om hun werkzaamheden te verrichten in het gebied buiten het voetgangersgebied.
Voor veel planbare klussen worden vrachtfietsen en LEV's al gebruikt. Bedrijven specialiseren zich hierin om een concurrentievoordeel te hebben ten opzichte van concurrerende bedrijven die vasthouden aan de bestelbus. Voor 10-15% van de klussen is een vrachtfiets of LEV een 1-op-1 vervanging. De overige 85% niet.

Vraag 16
Indien het antwoord op vraag 15 bevestigend is: is het college ermee bekend dat er een groot tekort is aan goede vakmensen en er lange wachttijden zijn? Is het niet veel realistischer dat deze ondernemers Utrecht gewoon links zullen laten liggen?

Antwoord 16
Wij zijn bekend met het beeld dat er een tekort is aan goede vakmensen, zowel op landelijk als lokaal niveau. De binnenstad is een complex gebied met veel lokale beperkingen.
We bieden ruimte aan de sector bouw en onderhoud door de ontheffing voor venstertijden en onderzoeken hoe we kunnen voorzien in de parkeerbehoefte van deze categorie. Daarnaast zien we dat er lokale ondernemers zijn die zich juist specialiseren in de binnenstad met aangepaste voertuigen, of met LEV's.

Vraag 17
Is het college bekend met berichtgeving van BNR over het bovenstaande uit eind 2024?
Antwoord 17
Ja.

Vraag 18
Is het college zich bewust van signalen uit andere steden (zoals Amsterdam) dat ambachtslieden, monteurs en andere vaklieden opdrachten in stadscentra laten liggen vanwege de beperkingen van zero-emissiezones en de onmogelijkheid om met geschikte voertuigen te komen?
Antwoord 18
Dit signaal is ons bekend en we horen van bewoners dat het moeilijk is om service en onderhoudsbedrijven in te huren. Echter, ondernemers zijn actief bezig met de transitie naar zero-emissie en een deel profileert zich met schone voertuigen. De naleving van de nulemissiezone is hoog (99% voldoet). Wij zien in de cameradata ook geen signalen dat het stadscentrum nu massaal geweerd wordt. Veel bedrijven hebben nog een euro 5 of euro 6 voertuig die nu de nulemissiezone in mag. Daarnaast krijgen verschillende bedrijven ontheffingen voor de zero-emissie zone, zowel langdurig als kortdurig (maximaal 12 keer gebied in).

Vraag 19
Heeft het college een inschatting gemaakt hoeveel vaklieden en zzp'ers, bijvoorbeeld loodgieters, elektriciens, timmerlieden en onderhoudsbedrijven, de toegang tot de binnenstad zullen vermijden als gevolg van het Utrechtse vrachtwagenverbod en het zero-emissiebeleid?
Antwoord 19
Nee. Over het algemeen heeft het vrachtautoverbod geen invloed op vaklieden en zzp'ers die vrijwel allemaal met bestelbusjes rijden. Zij vallen niet onder het vrachtautoverbod.
De toekomstige toelatingsregels van de nulemissiezone kunnen mogelijk wel invloed hebben op hen. Echter, dit is een andere maatregel dan die we nu nemen met het toegangsbeleid en is al eerder besloten door de raad.
Om de overstap naar nul-emissie voertuigen voor ondernemers haalbaar te maken, gelden er verschillende ingangsdata voor verschillende type voertuigen. Zo mogen de schonere bestelauto's en jongere vrachtauto's wat langer in de zero-emissiezones komen. Hiermee worden de meest vervuilende voertuigen inmiddels geweerd maar wordt van nieuwe voertuigen verwacht dat die uitstootvrij moeten zijn.
Inmiddels is in vrijwel alle gevallen de totale kosten van een nieuwe elektrische bestelbus (Total Cost of Ownship, TCO) positiever dan een dieselvariant.
Voor vaklieden en ZZP'ers die niet kunnen voldoen aan de zero-emissiezone zijn in sommige gevallen ontheffingen beschikbaar. Zo is er een ontheffing beschikbaar als een ondernemer een elektrisch voertuig niet kan betalen en zijn er dagontheffingen voor incidentele toegang tot zero-emissiezone.
We zijn en blijven in gesprek met ondernemers over beide maatregelen. We kunnen als gemeente advies op maat geven aan ondernemers en houden een vinger aan de pols bij deze specifieke doelgroepen en hun uitdagingen op beide maatregelen.

Vraag 20
Wat doet het college om te voorkomen dat ondernemers en inwoners in de binnenstad moeite krijgen met het inhuren van vaklieden voor reguliere onderhouds- en installatiewerkzaamheden, zoals

reparaties, renovaties en service, als gevolg van de logistieke beperkingen?

Antwoord 20

Er zijn verschillende ontheffingsmogelijkheden voor deze doelgroepen.
Voor het voetgangersgebied zijn deze niet veranderd. Bij invoering van het nieuwe venstertijdengebied in 2028 geldt dat alle partijen in de bouw, onderhoud, installatie en groenvoorziening ontheffing kunnen aanvragen voor de venstertijden. Hiermee kunnen zij 24/7 het venstertijdengebied in. Deze ontheffing wordt zo laagdrempelig mogelijk georganiseerd.

Vraag 21

In hoeverre heeft het college rekening gehouden met de specifieke logistieke behoeften van dienstverlenende sectoren (zoals installatie-, onderhouds- en reparatiebedrijven) die vaak met zware en gespecialiseerde materieelwagens werken?

Antwoord 21

Op dit moment gelden er in de binnenstad lokale beperkingen (aslast, lengte, breedtebeperkingen). Er is een standaard proces voor eventuele ontheffing van deze beperkingen in het geval van bouw – of andere werkzaamheden. Met het nieuwe beleid verandert dit proces niet. Een maatwerkontheffing is mogelijk, binnen de beperkingen van gewichten.

Vraag 22

Welke alternatieven biedt het college deze sectoren als elektrische voertuigen nog niet voldoende beschikbaar of betaalbaar zijn, zodat hun werkzaamheden in de binnenstad niet in het gedrang komen?

Antwoord 22

Zij kunnen hun werkzaamheden uitvoeren binnen de venstertijden. Als dat niet mogelijk is, dan zijn daar in sommige gevallen ontheffingen voor. Er zijn tijdelijke ontheffingen voor bijvoorbeeld het storten van beton. In principe gelden deze ontheffingen alleen voor incidentele activiteiten, niet voor terugkerende activiteiten. Als een partij een elektrische voertuig heeft aangeschaft, maar deze is nog niet geleverd kan dit aangegeven worden bij de ontheffingsaanvraag.

Vraag 23

Kan het college ingaan op de mogelijke kostenverhogende effecten van de verplichting tot emissieloos vervoer (zoals duurdere elektrische werkbusjes of extra ritten) op de tarieven van vaklieden en dienstverleners?

Antwoord 23

Nee. Het kan kostenverhogend zijn, maar dat hoeft nu niet meer. Het is een zakelijke afweging van de betreffende onderneming om de kosten (onderhoud, afschrijving, vervanging) van vervoer doorberekenen in zijn of haar diensten.
Daarnaast geldt dat inmiddels in vrijwel alle gevallen de totale kosten van een nieuwe elektrische bestelbus (Total Cost of Ownship, TCO) goedkoper is dan een nieuwe dieselvariant. Hoewel een elektrisch voertuig in het algemeen een hogere aanschafwaarde heeft dan een fossiele variant, zijn de kosten gedurende het gebruik lager (lagere onderhoudskosten en lagere laadkosten). Daarnaast gelden er diverse belastingvoordelen voor uitstootvrije voertuigen.

Vraag 24

Kan het college aangeven of dit negatief kan doorwerken op de concurrentiepositie van binnenstedelijke ondernemers, bijvoorbeeld doordat klanten hogere rekeningen krijgen of werkzaamheden worden uitgesteld?

Antwoord 24

Wij verwachten geen negatief effect op de concurrentiepositie. De Rijksoverheid zet nog steeds in op 40 gemeenten met een nulemissiezone in de komende jaren. Met deze 40 zones worden de bestel- en vrachtauto's in heel Nederland schoner en is er een gelijkspeelveld voor ondernemers. Door dit landelijke beleid ontstaan er weinig verschillen in concurrentiepositie tussen binnenstedelijke ondernemers. In steden is het uitvoeren van werkzaamheden vaak al ingewikkelder en moeilijker,

waardoor een deel van de bedrijven opdrachten niet aannemen. Omdat werkzaamheden moeilijker uitvoerbaar zijn, kan dat resulteren in hogere kosten.
Een elektrische of brandstof variant voertuig maakt in de prijs minder verschil. Mede ook omdat de TCO van elektrische (bestel)voertuigen in de meeste gevallen positiever is dan de dieselvarianten.

Vraag 25
Hoe betrekt het college beroepsorganisaties van vaklieden, zzp'ers en kleine dienstverleners bij de verdere uitwerking van de uitvoeringsregels? b. Is er een structurele overlegvorm gepland met deze groepen om knelpunten vroegtijdig te signaleren en waar nodig bij te sturen?
Antwoord 25
We organiseren (en organiseerden) verschillende bijeenkomsten waar iedereen zijn of haar vragen kan stellen. Ook zijn de logistiek makelaars beschikbaar voor vragen en meedenken met hun uitdagingen voor deze groepen. Daarnaast hebben we met brancheorganisaties gesproken over de invulling van de ontheffingen. Nu de ontheffingen worden aangevraagd lossen we problemen bij aanvragen op of passen we processen aan die niet goed lopen. Indien nodig voeren we 1-op-1 gesprekken of organiseren we een bijeenkomst met belanghebbenden.
Structureel overleg vindt plaats binnen de Commissie Advies Bevoorrading Utrecht (CABU) met brancheverenigingen, CMU en in de klankbordgroep Toegangsbeleid. Techniek NL is betrokken bij ons probeeraanbod en de inzet van licht elektrische voertuigen.
De meeste ZZP'ers rijden in een bestelauto en worden minimaal geraakt door het nieuwe beleid dat 1 mei 2026 in gaat. In het voetgangersgebied moeten zij voldoen aan de venstertijd die vanaf 1 mei een half uur korter wordt. Voor de uitbreiding van het venstertijden gebied in 2028 blijven we de komende jaren in contact op met de vertegenwoordigers van deze bedrijven.
De structurele overleggen vinden eens in de 3 maanden plaats en indien nodig, vaker. Overige afspraken en bijeenkomsten op verzoek.

Vraag 26
Is het college bereid binnen 6 tot 12 maanden na invoering een evaluatie uit te voeren waarin uitvoerbaarheid, economische impact, ontheffingen en het gebruik van aangeboden alternatieven expliciet worden meegenomen, en op basis daarvan de uitvoering zo nodig bij te stellen? Zo ja, met welke meetpunten en criteria? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 26
We monitoren continu de uitvoering van het beleid en sturen indien nodig bij. Daarin kijken we onder andere naar het proces van de ontheffingen, het gebruik van de alternatieven en het aantal voertuigen. Ook blijven we meten wat het gewicht is van de voertuigen in de zones. De uitvoerbaarheid vanuit de gemeente en vanuit de vervoerder blijven we monitoren en passen we indien nodig aan om het werkbaar te maken en houden. De eerste praktische aanpassingen zijn al gedaan nadat we signalen kregen van partijen dat iets niet klopte. Zo is het aanvraagformulier voor de ontheffingen op een aantal punten aangepast om goed aan te sluiten bij de praktijk van de vervoerders.
Na de zomer informeren we u opnieuw over het uitvoeringsprogramma stadslogistiek, waarbij we de voortgang van het afgelopen jaar rapporteren en dit jaar extra aandacht besteden aan de invoering van het toegangsbeleid en de stand van zaken van de uitvoering van dit beleid.
Een uitgebreide evaluatie doen we 12 maanden na invoering van het nieuwe beleid. En zullen we dan met uw raad delen,.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

UTR
ECHT
NU!

Schriftelijke vragen '"Schone" straten, lege schappen / biervaten?'

6 februari 2026

Donderdag 29 januari 2026 heeft de gemeenteraad besloten tot het weren van zwaar vrachtverkeer uit de Utrechtse binnenstad, met aanvang van het nieuwe toegangsbeleid per 1 mei 2026. Dit beleid voorziet in zwaardere beperkingen op gewicht, toegangstijden en voertuiglengte dan voorheen en moet de kwetsbare historische binnenstad beschermen, de leefbaarheid verbeteren en de transitie naar schonere logistiek versnellen.

Tevens geldt initieel een waarschuwingsperiode tot 1 augustus 2026, alvorens beboeting start. Tegelijkertijd signaleert de logistieke sector, waaronder belangrijke belangenorganisaties als Transport en Logistiek Nederland (TLN) en evofenedex, dat ondanks enkele verbeteringen ten opzichte van eerdere plannen er nog altijd aanzienlijke onduidelijkheden en praktische knelpunten bestaan, met name rond de beschikbaarheid van passende voertuigen, ontheffingscriteria en de mogelijkheid om tijdig logistieke aanpassingen te realiseren[1].

In het licht van deze zorgen, en rekening houdend met de noodzaak dat uitvoering werkbaar, proportioneel en economisch verantwoord is voor ondernemers in alle sectoren die afhankelijk zijn van bevoorrading, stelt UtrechtNu! de volgende vragen over de uitvoering en gevolgen van het genomen besluit:

Vragen

<u>Omvang en impact</u>

1. Hoeveel ondernemers in de binnenstad worden door dit besluit direct geraakt in hun dagelijkse bevoorrading, en kan het college dit uitsplitsen naar sector (bijvoorbeeld horeca, detailhandel, ambacht, zorg en cultuur)? Hierbij verzoeken wij het college ook aan te geven hoeveel vervoerders en logistieke dienstverleners met voertuigen boven 3,5 ton of elektrische voertuigen tot 4.250 kg actief zijn in de binnenstad en wat de verwachte impact op hun werkzaamheden is.

<u>Ontheffingen</u>

2. Hoeveel aanvragen voor ontheffing verwacht het college in de eerste zes maanden na invoering?
3. Welke specifieke criteria worden gehanteerd bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen (bijvoorbeeld voor vrachtroutes of elektrische bestelauto's), en hoe worden deze beoordeeld op transparantie en voorspelbaarheid voor ondernemers?
4. In hoeveel gevallen verwacht het college dat geen reëel alternatief voor vrachtvervoer beschikbaar is, bijvoorbeeld omdat geschikte voertuigen nog niet op de markt zijn?
5. Hoe wordt gewaarborgd dat deze ondernemers – die overtuigd hebben aangetoond dat ze geen alternatief hebben – niet onbedoeld worden uitgesloten van bevoorrading?

---

[1] https://www.tln.nl/actueel/aangepast-toegangsbeleid-utrecht-verbeteringen-voor-logistiek-maar-zorgen-blijven

Uit die berichtgeving van BNR valt te lezen dat ook signalen uit andere grote stedelijke centra, zoals Amsterdam, wijzen op een bredere praktische uitdaging: vaklieden, monteurs en andere dienstverleners laten steeds vaker opdrachten in binnensteden liggen, omdat zij met hun voertuigen niet voldoen aan de strengere emissie- en toegangscriteria; dit kan leiden tot tekorten in service- en onderhoudswerkzaamheden en tot een verslechtering van de bereikbaarheid van ondernemers voor noodzakelijke diensten. [2] Daarover de volgende vragen:

Arbeidsmarkt en bereikbaarheid van vaklieden

18. Is het college zich bewust van signalen uit andere steden (zoals Amsterdam) dat ambachtslieden, monteurs en andere vaklieden opdrachten in stadscentra laten liggen vanwege de beperkingen van zero-emissiezones en de onmogelijkheid om met geschikte voertuigen te komen?
19. Heeft het college een inschatting gemaakt hoeveel vaklieden en zzp'ers, bijvoorbeeld loodgieters, elektriciens, timmerlieden en onderhoudsbedrijven, de toegang tot de binnenstad zullen vermijden als gevolg van het Utrechtse vrachtwagenverbod en het zero-emissiebeleid?
20. Wat doet het college om te voorkomen dat ondernemers en inwoners in de binnenstad moeite krijgen met het inhuren van vaklieden voor reguliere onderhouds- en installatiewerkzaamheden, zoals reparaties, renovaties en service, als gevolg van de logistieke beperkingen?

Werkbaarheid voor dienstverlenende sectoren

21. In hoeverre heeft het college rekening gehouden met de specifieke logistieke behoeften van dienstverlenende sectoren (zoals installatie-, onderhouds- en reparatiebedrijven) die vaak met zware en gespecialiseerde materieelwagens werken?
22. Welke alternatieven biedt het college deze sectoren als elektrische voertuigen nog niet voldoende beschikbaar of betaalbaar zijn, zodat hun werkzaamheden in de binnenstad niet in het gedrang komen?

Arbeidskosten en concurrentiepositie

23. Kan het college ingaan op de mogelijke kostenverhogende effecten van de verplichting tot emissieloos vervoer (zoals duurdere elektrische werkbusjes of extra ritten) op de tarieven van vaklieden en dienstverleners?
24. Kan het college aangeven of dit negatief kan doorwerken op de concurrentiepositie van binnenstedelijke ondernemers, bijvoorbeeld doordat klanten hogere rekeningen krijgen of werkzaamheden worden uitgesteld?

Samenwerking met beroepsgroepen

25. Hoe betrekt het college beroepsorganisaties van vaklieden, zzp'ers en kleine dienstverleners bij de verdere uitwerking van de uitvoeringsregels?
    b. Is er een structurele overlegvorm gepland met deze groepen om knelpunten vroegtijdig te signaleren en waar nodig bij te sturen?

[2] Zero-emissiezone leidt tot wegblijven werklui: 'Niemand wil nog werken in Amsterdam' | BNR Nieuwsradio

UTR
ECHT
NU!

Evaluatie en bijstelling

26. Is het college bereid binnen 6 tot 12 maanden na invoering een evaluatie uit te voeren waarin uitvoerbaarheid, economische impact, ontheffingen en het gebruik van aangeboden alternatieven expliciet worden meegenomen, en op basis daarvan de uitvoering zo nodig bij te stellen? Zo ja, met welke meetpunten en criteria? Zo nee, waarom niet?

Gesteld door:

- David Bosch, UtrechtNu!