

Casuïstiek Venstertijdengebied Groningen

*Uitkomsten van gesprekken met gebruikers van
bestel- en vrachtvoertuigen*

Klaas Yde Haarsma, Ruurd Dobber en Anna Dreischerf
31 oktober 2023

Samenvatting

- De nieuwe situatie met een nieuw ontheffingenbeleid en uitgebreid venstertijdengebied is **goed werkbaar** voor de meeste bedrijven die wij hebben gesproken.
- Zij worden over het algemeen **goed gefaciliteerd**. Het aanvraagproces kan wel beter. De gemeente is daar met de ontwikkeling van een app mee bezig, waarmee monteurs zélf ontheffingen kunnen aanvragen.
 - Er zijn partijen die niet tevreden zijn met het ontheffingenbeleid omdat het aanvragen van een ontheffing geld en tijd kost. Met name kleinere partijen (ZZP en deel van MKB) hebben hier meer moeite mee omdat hun organisatie niet is ingericht op deze extra administratieve taken.
- De bedrijfsvoering is slechts beperkt aangepast, waardoor de impact van de maatregelen tot nu toe beperkt is.
- Dat komt met name, omdat er nog **veel coulance** in het **ontheffingenbeleid** en **handhaving** zit:
 - **Camerahandhaving** is op het moment van de gesprekken **nog niet ingevoerd**. Verwachting is dat bedrijfsvoering vaker aangepast wordt als handhaving strikter wordt.
 - Veel bedrijven maken (nog) gebruik van **jaarontheffingen**, waarmee ze buiten venstertijden het gebied kunnen inrijden.
 - Er wordt een app ontwikkeld, waarmee incidentele ontheffingen makkelijk kunnen worden aangevraagd. Totdat de app gereed is, is de gemeente **coulanter** in het verlenen van ontheffingen. Dit wordt **gewaardeerd** door het bedrijfsleven, maar zorgt voor een **lagere drempel**.
 - **Incidentele ontheffingen** bieden een oplossing voor bedrijven die (vaak) op onregelmatige momenten het gebied inrijden. Het dagaccount is een goede oplossing voor bedrijven die vaak in gebied komen
- Door deze coulance is er ook slechts een **beperkt effect** van **uitbreiding van het venstertijdengebied** op bedrijfsvoering waarneembaar.
- Invoering camerahandhaving en een strikter ontheffingenbeleid zorgt ervoor dat de door de gemeente beoogde **effecten sneller worden gerealiseerd**.

Indeling

- Samenvatting
- Hoofdstuk 1: Inleiding
 1. Aanleiding
 2. Doel, kaders en aanpak
- Hoofdstuk 2: Uitkomsten gesprekken
 1. Conclusies
 2. Jaarontheffingen
 3. Incidentele ontheffingen
 4. Camerahandhaving
 5. Uitbreiding venstertijdengebied
 6. Matrix per doelgroep
- Hoofdstuk 3: Aanbevelingen

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding

- Groningen heeft begin 2023 een nieuw toegangs- en ontheffingenbeleid voor bedrijfs- en vrachtvoertuigen ingevoerd
- Daarnaast is het venstertijdengebied uitgebreid tot grofweg het gebied binnen de grachten (de toekomstige ZE-zone)
- Binnenkort voert de gemeente camerahandhaving bij de ingangen van dit gebied in.
- Bij het besluit tot deze maatregelen in 2022 is afgesproken om in 2023 een evaluatie uit te voeren.
- Mede op basis van deze evaluatie kan het beleid op onderdelen aangescherpt, dan wel verruimd worden.
- Gemeente Groningen heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend voor een kwalitatieve analyse, die input vormt voor de evaluatie.
- Op basis van gesprekken zijn de ervaringen van gebruikers van bestel- en vrachtvoertuigen met het huidige beleid in beeld gebracht.

Tijdlijn:

- **2022:** nieuw toegangs- en ontheffingenbeleid vastgesteld
- **1 februari 2023:** nieuw ontheffingenbeleid ingevoerd
- **1 februari 2023:** venstertijdengebied uitgebreid
- **Eind 2023:** camerahandhaving ingevoerd (>1 maand waarschuwingsperiode)
- **Begin 2024:** aantal jaarontheffingen voor niet-ZE voertuigen uit oude beleid lopen af en worden (mogelijk) niet verlengd
- **1 april 2025:** ZE-zone ingevoerd

1.2 Doel, kaders en aanpak

- Het doel van de inventarisatie is het in beeld brengen van casuïstiek onder de organisaties die in het huidige venstertijdengebied (en dus toekomstige ZE-zone) goederen of diensten leveren.
- Deze informatie kan de Gemeente Groningen als input gebruiken voor de evaluatie, waarmee het toegangs- en ontheffingenbeleid kan worden geoptimaliseerd.
- Royal HaskoningDHV heeft de ervaringen van verschillende organisaties met het nieuwe toegangs- en ontheffingenbeleid in beeld gebracht.
- Het gaat daarbij om een kwalitatieve analyse o.b.v. gesprekken met gebruikers van bestel- en vrachtvoertuigen. Het onderzoek kan later worden verrijkt met een kwantitatieve analyse.
- Focus van dit onderzoek ligt op ervaringen van gebruikers van bestel- en vrachtvoertuigen. Royal HaskoningDHV heeft zich niet gericht op andere doelgroepen en andere relevante aspecten, zoals verblijfskwaliteit en interne werkprocessen.
- De informatie is opgehaald door middel van een deskstudie en interviews met 25 organisaties.
- Dit document brengt de uitkomsten van die gesprekken in beeld. Na de inleiding (hoofdstuk 1), vatten we de uitkomsten van de gesprekken in hoofdstuk 2 samen. Dit hoofdstuk sluiten we af met een matrix die de ervaringen per doelgroep laat zien. We sluiten dit document af met enkele aanbevelingen (hoofdstuk 4).

Hoofdstuk 2: Uitkomsten gesprekken

2. Uitkomsten gesprekken

We starten dit hoofdstuk met de belangrijkste conclusies (2.1). Daarna gaan we één voor één in op de aspecten in het beleid die zijn (of op korte termijn worden) aangepast. In paragraaf 2.2 zoomen we in op de jaarontheffingen, in 2.3 op de incidentele ontheffingen. Daarna kijken we naar de invoering van camerahandhaving (2.4) en de aanpassing van bedrijfsvoering sinds de uitbreiding van het venstertijdengebied (2.5). We sluiten dit hoofdstuk af met een matrix, waarin per doelgroep de effecten van de maatregelen in beeld zijn gebracht (2.6).

2.1 Conclusies maatregelen venstertijdengebied

- De nieuwe situatie met een nieuw ontheffingenbeleid en uitgebreid venstertijdengebied is **goed werkbaar** voor de meeste bedrijven die wij hebben gesproken.
- Zij worden over het algemeen **goed worden gefaciliteerd**. Het aanvraagproces kan wel beter. De gemeente is daar met de ontwikkeling van een app mee bezig, waarmee monteurs zélf ontheffingen kunnen aanvragen.
 - Er zijn partijen die niet tevreden zijn met het ontheffingenbeleid omdat het aanvragen van een ontheffing geld en tijd kost (zie venster op volgende slide).
- De bedrijfsvoering is slechts beperkt aangepast, waardoor de impact van de maatregelen tot nu toe beperkt is.
- Dat komt met name, omdat er nog **veel coulance** in het **ontheffingenbeleid** en **handhaving** zit:
 - **Camerahandhaving** is op het moment van de gesprekken **nog niet ingevoerd**. Verwachting is dat bedrijfsvoering vaker aangepast wordt als handhaving strikter wordt.
 - Veel bedrijven maken (nog) gebruik van **jaarontheffingen**, waarmee ze buiten venstertijden het gebied kunnen inrijden.
 - Er wordt een app ontwikkeld, waarmee incidentele ontheffingen makkelijk kunnen worden aangevraagd. Totdat de app gereed is, is de gemeente **coulanter** in het verlenen van ontheffingen. Dit wordt **gewaardeerd** door het bedrijfsleven, maar zorgt voor een **lagere drempel**.
 - **Incidentele ontheffingen** bieden een oplossing voor bedrijven die (vaak) op onregelmatige momenten het gebied inrijden. Het dagaccount is een goede oplossing voor bedrijven die vaak in gebied komen
- Door deze coulance is er ook slechts een **beperkt effect** van **uitbreiding van het venstertijdengebied** op bedrijfsvoering waarneembaar.
- Invoering camerahandhaving en een strikter ontheffingenbeleid zorgt ervoor dat de door de gemeente beoogde **effecten sneller worden gerealiseerd**.

Invloed venstertijden op ZZP en MKB

Er zijn partijen die niet tevreden zijn met het ontheffingenbeleid omdat het aanvragen van een ontheffing geld en tijd kost. Met name enkele kleinere partijen (ZZP en deel van MKB) hebben hier meer moeite mee omdat hun organisatie niet is ingericht op deze extra administratieve taken. Deze partijen ervaren dat door de verschillende regelgeving (zoals venstertijden en toekomstige ZE-zone) het moeilijker wordt om hun werk in de binnenstad te doen. Voor sommige bedrijven is het een prima optie om zich te richten op andere gebieden dan de binnenstad, in de huidige markt voor partijen in de bouw bijvoorbeeld. Deze optie is moeilijker voor andere bedrijven, zoals winkels gevestigd in de binnenstad of partijen met een groot deel van hun klantenbestand in de binnenstad (bijvoorbeeld decorbouwers of elektriciens). Zij zullen hun werkwijze moeten aanpassen, en de hogere kosten doorberekenen aan hun klanten.

2.2 Jaarontheffingen en incidentele ontheffingen

- Met een ontheffing kan iemand buiten venstertijden het venstertijdengebied inrijden. Net als de meeste andere steden onderscheidt Groningen 2 ontheffingcategorieën: jaarontheffingen en incidentele ontheffingen.
- Het nieuwe beleid biedt (enkele specifieke situaties uitgezonderd) enkel ruimte voor jaarontheffingen voor ZE-voertuigen.
- In de praktijk zijn er op dit moment nog 2 andere type jaarontheffingen: jaarontheffingen voor dieselveertuigen die kort voor invoeren nieuwe beleid zijn verleend, en (tijdelijke) jaarontheffingen voor spoedwerkzaamheden.

- In de volgende slides behandelen we de 3 type jaarontheffingen:
 - ZE-voertuigen
 - Jaarontheffingen voor dieselveertuigen die kort voor invoeren beleid zijn verleend
 - Jaarontheffingen voor spoedwerkzaamheden

2.2.1 Jaarontheffingen voor zero emissie voertuigen

- Enkele bedrijven maken hier nu gebruik van. Deze ontheffingcategorie is onder andere interessant voor post-pakket, naleveringen horeca en bouw-, service- en installatiebedrijven.
- Met de ontheffing biedt de gemeente nu al voordelen aan koplopers die investeren in de (nu nog) duurdere zero emissie voertuigen.
- Deze voertuigen kunnen dan bovendien efficiënter ingezet worden.
- Denk bijvoorbeeld aan een bouw-/servicebedrijf met 10 bedrijfsauto's die voor klussen in de binnenstad 2 zero emissie voertuigen aanschaft. Deze investering kan enkel uit als de voertuigen ook de hele dag in de binnenstad ingezet kunnen worden. (zie ook tekstkader volgende slide)
- Deze ontheffinghouders hebben de nadrukkelijke wens dat deze ontheffing mogelijk blijft tot einde overgangstermijn ZE-zone voor bestelwagens (1-1-28). Zodoende blijven koplopers tussen 1-1-25 en 1-1-28 voordeel behouden ten opzichte van bedrijven die blijven rijden met dieselveertuigen. Ook loont de investering in een duurder zero-emissie voertuig dan sneller.
- Deze wens lijkt verdedigbaar, omdat diesel bestelwagens nog tot 1-1-28 de ZE-zone in mogen.
- Wel is het voor de gemeente zaak om de hand aan de knop te houden en te voorkomen dat de binnenstad straks na 12-en vol staat met ZE-voertuigen. Dat risico lijkt nu nog niet zo groot. De gemeente kan dit jaarlijks monitoren.

Aansluiting MKB en ZZP bij bedrijven met ZE voertuigen

Voor kleine MKB'ers en ZZP'ers lijkt de stap naar zero emissie voertuigen groter dan voor grote bedrijven. Ze zijn vaak minder kapitaalkrchtig en hebben minder mogelijkheden om te faseren. Het stukadoors- en afbouwbedrijf met 50 dieselbestelbussen (iedere stukadoos heeft zijn eigen bus), hoeft maar 2 elektrische bestelbussen (4% van zijn wagenpark) aan te schaffen om straks de ZE-zone in te komen. Een zzp stukadoos met 1 dieselbus zal daarentegen direct '100%' van zijn wagenpark moeten elektrificeren om straks met zijn eigen auto de binnenstad in te kunnen komen. Verwachting is echter dat een deel van deze zzp'ers voor klussen in de binnenstad tijdelijk een elektrische bus gebruikt. Hij kan deze huren, maar verwachting is ook dat zzp'ers en kleine mkb'ers bij grotere bedrijven aankloppen om gebruik te maken van de ZE bestelbus.

Deze conceptverandering verwachten we na invoering van de ZE-zone te zien ontstaan, maar is ook nu al relevant als strikt ontheffingenbeleid voor venstertijden geldt, waarbij een jaarontheffing enkel voor zero emissie voertuigen beschikbaar heeft. Zodoende kunnen de duurdere zero emissie voertuigen efficiënt worden ingezet, zowel door de eigenaar zelf als ook tijdelijk door andere (kleinere) bedrijven. Dit is een argument om de jaarontheffing voor zero emissie voertuigen in ieder geval tot 1-1-28 te behouden, waarbij de situatie jaarlijks gemonitord wordt.

2.2.2 Jaarontheffingen uit oude beleid

- Er is nog een significant aantal jaarontheffingen in omloop, die kort voor invoeren nieuwe beleid zijn verleend. Vaak gaat dit om dieselvevoertuigen, die volgens het nieuwe beleid geen jaarontheffing zouden mogen ontvangen. Een deel van deze jaarontheffingen zal daarom begin 2024 vervallen.
- Voor een deel van deze bedrijven lijkt enkel inrijden tijdens venstertijden geen optie als ze klanten in de binnenstad willen blijven bedienen. Denk daarbij aan bedrijven met specialistische versleveringen of bedrijven die voor spoedklussen het gebied buiten venstertijden in willen. Deze bedrijven hebben de volgende alternatieven.
 - **Jaarontheffing voor zero emissie voertuigen.** De ZE voertuigen met de gewenste technische eisen zijn meestal voldoende beschikbaar. De TCO is op korte termijn aantrekkelijker dan diesel en met invoering ZE-zone is zero emissie (vanaf 1-1-28) sowieso een must. Maar een ZE voertuig vraagt nu wel een forsere investering.
 - **Dagaccount** (zie paragraaf 'Incidentele ontheffingen'). Dit type 'incidentele' ontheffing kan een interessante oplossing zijn voor bedrijven die vaak op onregelmatige basis het gebied in moeten. Ten opzichte van de jaarontheffing zorgt de actie om zelf het kenteken in te voeren en de kosten per keer wel voor een extra drempel.
 - **Gebruik cargobike.** Is in opkomst bij onder andere klusbedrijven en glazenwassers. Voor veel werkzaamheden echter onvoldoende geschikt.
 - **Laten leveren door derden.** Denk bijvoorbeeld aan materiaal en materieel voor aannemers en stukadoors. Dit alternatief is minder geschikt voor spoedwerkzaamheden en verswaren.

2.2.3 Tijdelijke jaarontheffingen spoedwerkzaamheden

- Om bedrijven die vaak voor spoedwerkzaamheden het gebied inrijden, ontwikkelt Gemeente Groningen een app, waarmee monteurs zelf kort voor of kort na de klus hun kenteken kunnen invoeren. Op dit moment kunnen kentekens door het bedrijf enkel nog centraal in het systeem worden ingevoerd
- Als de app geïntroduceerd is betaalt het bedrijf per keer dat het gebied ingereden wordt en ook per keer moet het kenteken dan worden ingevoerd.
- Gedachte is dat dit straks voor een drempel zorgt, waardoor ze kritisch gaan nadenken of de werkzaamheden niet binnen venstertijden kunnen worden ingevoerd. Deze app is een nadrukkelijke wens vanuit het bedrijfsleven, met name voor bedrijven in de bouw-, service- en installatiebranche.
- Totdat de app gereed is, faciliteert Gemeente Groningen met een tijdelijke jaarontheffing voor spoedwerkzaamheden. Vaak gaat het om een jaarontheffing voor meerdere kentekens.
- Bedrijven zijn blij met deze oplossing. Het is goed werkbaar en zorgt voor weinig 'administratieve rompslomp'. Nadeel is wel er geen drempel in zit om kritisch na te denken of inrijden buiten venstertijden wel echt nodig is.

2.3 Incidentele ontheffingen

- Naast de jaarontheffingen, wordt veel gebruik gemaakt van incidentele ontheffingen.
- We onderscheiden 2 type incidentele ontheffingen: de **eenmalige dagontheffing** en het **dagaccount**.
- De **eenmalige incidentele ontheffing** biedt vooral een oplossing aan bedrijven of particulieren die een enkele keer met een bestel- of vrachtovertuig het gebied buiten venstertijden willen inrijden. Denk aan een verhuizing, een schilder die af en toe een klus in de binnenstad heeft, of een binnenstadondernemer die een enkele keer buiten venstertijden bij zijn eigen zaak wil zijn. Dit type ontheffing, dat ook kort voor of kort ná de werkzaamheden digitaal kan worden aangevraagd, wordt goed gewaardeerd voor deze situaties.
- Voor bedrijven die vaak, maar onregelmatig, het gebied in moeten kan de gemeente voor een **dagaccount** zorgen. Bedrijven en instellingen kunnen zélf kentekens invoeren, betalen per keer 4 euro en ontvangen 6-wekelijks een factuur. Het dagaccount wordt goed gewaardeerd door bedrijven die er gebruik van maken. Kanttekening is wel dat er los van de leges per keer geen limiet (maximum) en criterium (voor welke doelgroep?) aan vastzit. Mag een horecaleverancier met een diesellovertuig straks bijvoorbeeld gebruik maken van een dagaccount? Of is hij enkel bestemd voor een andere doelgroepen?

2.4 Camerahandhaving

- Op het moment van het voeren van de gesprekken was camerahandhaving nog niet ingevoerd. Bedrijven lijken daardoor met regelmaat het risico te nemen het gebied in te rijden.
- Wij zien vooral 2 situaties waarbij het ontbreken van camerahandhaving tot niet naleven van het toegangsbeleid leidt.
- Ten eerste zijn er bedrijven die soms dagelijks het extra (half) uurtje na 12 uur nog gebruiken.
- Daarnaast lijkt er binnen deze groep 'niet-nalevers' een aandeel te zijn die eenmalig of in ieder geval niet regelmatig het gebied inrijdt. Deze bedrijven nemen niet de moeite nemen om een incidentele ontheffing aan te vragen.
- Verwachting is dat als camerahandhaving is ingevoerd, bedrijven vaker een ontheffing aanvragen en het toegangsbeleid beter naleven. Bedrijven worden dan gedwongen binnen venstertijden te leveren. De impact van invoering camerahandhaving verschilt per type bedrijf.

2.5 Aanpassen van bedrijfsvoering

- Omdat ontheffingenbeleid nog coulant is en handhaving nog niet strikt is, heeft uitbreiding van het venstertijdengebied nog weinig impact op de bedrijfsvoering gehad.
- Vooral bij enkele horecaleveranciers lijkt de uitbreiding impact te hebben gehad op de bedrijfsvoering.
 - Zij zetten meer voertuigen in om de harde deadline van 12 uur te halen of hebben afspraken met ontvangers gemaakt, waardoor ze minder tijd per stop nodig hebben (zie casus in venster en 2.6)

Casus: Aanpassen bedrijfsvoering bij horecaleveranciers

Een uitdaging voor horecaleveranciers is dat zij in een sterk competitieve markt zitten en dienstverlening naar de klant heel belangrijk is, maar ook veel tijd kost. Zo krijgen café's en restaurants graag geleverd tot in de zaak, waardoor horecaleveranciers een langere stoptijd hebben (de tijd dat voertuigen stilstaan bij de klant voor uitladen en leveren). Twee horecaleveranciers die wij hebben gesproken hebben na de invoering van de nieuwe venstertijden hun bedrijfsvoering aangepast, ieder op een andere manier:

- Een horecaleverancier heeft het logistieke proces aangepast. Deze zet een extra voertuig in om de leveringen voor 12 uur te kunnen doen. Dit zorgt voor extra kosten van personeel en voertuig.
- Een andere horecaleverancier heeft de dienstverlening aan de klant aangepast. Deze brengt producten nu niet meer overal tot in de horecazaak, waardoor er tijd wordt bespaard en de leveringen voor 12 uur gedaan kunnen worden. Dit heeft er wel voor gezorgd dat er klanten overstappen op andere horecaleveranciers.

2.6 Matrix per doelgroep

- Het ligt voor de hand om bij het in beeld brengen van de effecten van de maatregelen onderscheid te maken in diverse doelgroepen.
- Een goed werkbare indeling, ook vooruitblikkend op de aankomende ZE-zone, onderscheidt 4 hoofdgroepen en enkele 'specials'.
- De hoofdgroepen die wij onderscheiden zijn:
 - Post/pakket en thuisbezorging boodschappen
 - Horeca/food (grote horecaleveranciers en specialistische leveranciers)
 - Bouw-, service- en installatiebedrijven
 - Binnenstadondernemers
- Daarnaast zijn er nog een aantal 'specials': supermarktbeleveringen, marktondernemers, cultuurinstellingen en incidentele leveringen aan particulieren (bijv. meubels).
- In de matrix op de volgende slides vatten we de conclusies per doelgroep samen.

2.6 Matrix per doelgroep (I)

Post/pakket en thuisbezorging boodschappen	<ul style="list-style-type: none">• Grootste partijen gebruiken jaarontheffing ZE (of zijn daarmee bezig) of vragen vooruit ontheffingen aan. Is goed werkbaar.• Indien enkel tot 12 uur welkom, forse consequenties. Geen ship from store en bewoners en ondernemers kunnen alleen pakketten in ochtend ontvangen.• Zou niet enkel om ZE moeten gaan, ook om grootte voertuig. Wens voordelen LEVV t.o.v. e-bestelbus.• Enkele pakketbezorgers gebruiken geen ontheffing en komen voor 12 uur, dat zorgt voor weerstand bij winkels (zie categorie binnenstadondernemers).
Horeca/food	<p><i>Grote horecaleveranciers</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Leverden al grootste deel tot 13 uur.• Jaarontheffing ZE goed alternatief voor naleveringen, wordt deels al gebruikt door partijen of partijen zijn er mee bezig• Met ontbreken handhaving en enkele ontheffingen géén enorme wijziging bedrijfsvoering.• Indien alles strikt voor 12 uur moet, ca 30% meer voertuigen in de ochtend en géén naleveringen meer (moeten worden opgehaald).• Zouden venstertijden graag verruimen tot 13 uur. <p><i>Specialistische horecaleveranciers (bijv. biologische versproducten, vis, vlees, etc..)</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Leverproces onregelmatiger en komen deels van verdere afstand. Hebben nu soms nog lopende ontheffing.• Als alles vóór 12 uur moet hebben ze een probleem.• Alternatief is jaarontheffing ZE (wel duur voor MKB) of dagaccount (maar is dat acceptabel voor gemeente?)
Bouw-, service-, installatiebedrijven	<ul style="list-style-type: none">• Onderscheid planbaar vs niet-planbaar is relevant.• Planbaar kan binnen venstertijden - tenzij klussen langer dan dagdeel duren, wat vaak wel het geval is.• Niet-planbaar vraagt een ontheffing. Opties voor ontheffing zijn: dagaccount, jaarontheffing spoedwerkzaamheden (wordt app voor incidentele ontheffing), jaarontheffing ZE (maar hoe lang nog?)• Veel partijen die daarvoor budget hebben (ZZP'ers in mindere mate) zijn bezig met of overwegen overstappen op elektrische voertuigen

2.6 Matrix per doelgroep (II)

Binnenstadondernemers	<ul style="list-style-type: none">• Impact venstertijden is afhankelijk van inrichting leverproces, dit varieert tussen binnenstadondernemers:<ul style="list-style-type: none">• Leveringen door pakketbezorgers: afhankelijk van welke partij. Zonder ZE jaarontheffing komen ze soms vroeg, voor openingstijd winkel, waardoor risico op pakketten voor de deur zetten• Leveranciers met eigen transport: vooral lastig als ze van ver komen, dan moeilijk planbaar binnen venstertijden.• Ondernemers met eigen voertuig: flexibeler aan te passen aan venstertijden en indien nodig zelf een incidentele ontheffing aan te vragen. Ook stappen sommige ondernemers over op ZE-voertuigen (deelmobiliteit) of cargobikes.
Supermarktbeleveringen	<ul style="list-style-type: none">• Varieert: sommige winkels hebben vanwege weinig opslagruimte ook avondlevering nodig, waarvoor jaarontheffing op lijst met kentekens is afgegeven.• Andere winkels lukt het binnen venstertijden, waarschijnlijk omdat het kleine(re) winkels zijn.
Cultuurinstellingen	<ul style="list-style-type: none">• Huidige dagaccounts lijken goed werkbaar
Marktondernemers	<ul style="list-style-type: none">• Huidige ontheffingen zijn goed werkbaar. Er zijn op dit moment geen belemmeringen voor deze categorie om het gebied in te rijden op momenten dat zij het nodig vinden.
Incidentele leveringen aan particulieren	<ul style="list-style-type: none">• Huidige oplossingen goed werkbaar.

Hoofdstuk 3: Aanbevelingen

3. Aanbevelingen

- De inventarisatie die wij hebben uitgevoerd richtte zich enkel op ervaringen van gebruikers van bestel- en vrachtoertuigen. Aanvullend onderzoek kan meer zicht geven op:
 - De kwantitatieve effecten
 - Effecten op verblijfskwaliteit
 - Ervaringen van andere doelgroepen (bijv. ontvangers van goederen, bezoekers binnenstad, interne organisatie)
- Ná invoering camerahandhaving geeft een beter beeld van de impact van uitbreiding van het venstertijdengebied en de werking van het nieuwe toegangs- en ontheffingenbeleid. Monitoring van die nieuwe situatie geeft waardevolle informatie om het beleid te optimaliseren.
- Om meer impact op de bedrijfsvoering te realiseren is het aan te bevelen het aantal verleende jaarontheffingen verder te beperken. In ieder geval door kritisch te zijn op de jaarontheffingen voor dieselloertuigen die kort voor invoering nieuwe beleid zijn ingevoerd. Dit komt vermindering (en overlast) van voertuigbewegingen ná venstertijden ten goede. Het stimuleert bovendien de investering in zero emissie.
- Behoud de jaarontheffing zero emissie in principe tot 1 januari 2028, zodat ook ná 1 april 2025 zero emissie voertuigen voordelen behouden t.o.v. dieselloertuigen. Hierdoor kan een investering in de (dan nog) duurdere ZE voertuigen uit. Evalueer de situatie wel jaarlijks om te voorkomen dat het na venstertijden te druk is met ZE voertuigen.
- Maak jaarlijks een goede afweging voor wie (en eventueel met welk plafond) een dagaccount bestemd is.