



# Verkeersbesluit instellen milieuzone voor vrachtverkeer Haarlem (2021 / 313418)

**Nr. 2021-187121**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WWV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW).

## **Overwegende:**

dat de in dit besluit genoemde wegen gelegen zijn binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de in dit besluit genoemde wegen in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat dit wegen zijn als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WWV 1994;

dat gelet op dit artikel het college van burgemeester en wethouders van Haarlem bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor deze weg;

dat de bevoegdheid voor het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem is gemandateerd aan het afdelingshoofd Beheer en Beleid Openbare Ruimte;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem is opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (hierna: SOR);

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig;

dat een aantal van de in dit besluit genoemde wegen gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingswegen;

dat de verkeersfunctie op gebiedsontsluitingswegen centraal staat;

dat het merendeel van de in dit besluit genoemde wegen gecategoriseerd zijn als erftoegangswegen;



dat de voornaamste functie van een erftoegangsweg de verblijfsfunctie is;

Kader

dat het Rijk, bedrijfsleven en diverse gemeenten reeds vanaf 2006 stappen ondernemen ter vermindering van de uitstoot van (vracht)verkeer in binnensteden en zodoende verbetering van luchtkwaliteit;

dat in 2006 hiertoe het Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering is ondertekend, waarmee de eerste mogelijkheid tot het instellen van een milieuzone zich voordeed;

dat in 2014 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) is gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten, waaronder Haarlem;

dat in de GDZES de doelstelling is uitgesproken om stadskernen van de aangesloten gemeenten in 2025 emissievrij te beleveren;

dat in het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 is afgesproken om vanaf 2025 nul-emissiezones in te voeren voor goederenvervoer in de grootste gemeenten van Nederland;

dat in het 'besluit harmonisatie milieuzones' van 29 oktober 2019 het RVV 1990, het BABW en het Kentekenreglement per 1 januari 2020 gewijzigd zijn (Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019);

dat deze wijziging betrekking heeft op de vaststelling harmonisatie van milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's en bussen met een dieselmotor;

dat de wijziging voorziet in een landelijke uniforme regeling en tevens in uniforme bebording ter aanduiding van een milieuzone zodat de herkenbaarheid en duidelijkheid omtrent milieuzones voor bestuurders duidelijk is;

dat de geslotenverklaring vanwege een milieuzone moet worden aangegeven middels verkeersbord C22a van bijlage 1 van het RVV 1990 en van toepassing is op personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's of bussen met een dieselmotor;

dat het toegangsregime wordt bepaald aan de hand van emissieklassen en dat de minimale emissieklasse (euro I t/m VI) wordt weergegeven op het onderbord onder verkeersbord C22a van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat het uitgangspunt is dat hoe hoger de emissieklasse is, des te minder verontreinigende stoffen deze uitstoot;



Onderzoek & Procedure

dat de gemeente Haarlem de luchtkwaliteit in Haarlem wenst te verbeteren ten behoeve van een betere gezondheid van inwoners en bezoekers en een betere leefkwaliteit;

dat hiertoe in het verleden reeds een aantal stappen zijn genomen, zo heeft de gemeente zich in 2015 aangesloten bij de GDZES;

deze Green Deal is gericht op realisatie van een emissievrije stadslogistiek van vracht- en bestelwagens in 2015;

dat het huidige college van de gemeente Haarlem de invoering van een milieuzone heeft opgenomen in zijn collegeprogramma;

dat begin 2020 het Schone Lucht Akkoord mede is ondertekend door de gemeente Haarlem;

dat in het kader van bovengenoemde afspraken de invoering van een milieuzone en nul-emissiezone in het verlengde van het reeds gevoerde Haarlemse beleid is;

dat de gemeente een haalbaarheidsonderzoek heeft laten uitvoeren naar verschillende varianten en scenario's voor de invoering van een milieuzone en vervolgens een nul-emissiezone in Haarlem;

dat uit dit 'Effecten- en haalbaarheidsonderzoek Mileuzone Haarlem' (2020) blijkt dat de invoering van een milieuzone in peiljaar 2022 leidt tot afname van emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en roet (uitgedruk als EC, Elemental Carbon);

dat uit het onderzoek tevens blijkt dat van alle voertuigtypen het instellen van een milieuzone waarin vrachtauto's ouder dan 2014 (dus toegang vanaf Euro VI) worden geweerd het meest effectief is;

dat in de studie is gekozen voor een toegangsregime met minimaal Euro VI vrachtauto's omdat in het besluit harmonisatie milieuzones is vastgelegd dat dit per 1 januari 2022 de minimale emissieklasse voor vrachtauto's is om toegang te krijgen tot een milieuzone;

dat in het onderzoek ook zones voor brom- en snorfietsen, bestelwagens en personenwagens zijn meegenomen maar dat deze minder effectief bleken dan een milieuzone voor vrachtauto's;

dat uit verder onderzoek is gebleken dat een milieuzone voor vrachtverkeer met de omvang van het Centraal Stedelijk Gebied de beste balans tussen enerzijds positieve effecten op luchtkwaliteit en gezondheid en anderzijds (maatschappelijke) kosten;



dat een beperking van de milieuzone voor vrachtverkeer tot de “wateren” een minimaal effect heeft op luchtkwaliteit terwijl een milieuzone voor vrachtverkeer voor de gehele gemeente het grootste effect heeft maar gelijktijdig ook verreweg de hoogste (maatschappelijke) kosten met zich meebrengt;

dat mede op basis van dit onderzoek het college op 25 februari 2020 (2020/53389) heeft besloten om een ontwerpbesluit op te laten stellen voor het instellen van een milieuzone voor vrachtwagens (toegang vanaf EURO VI) in het Centraal Stedelijk Gebied;

dat op basis van bovengenoemd ontwerpbesluit van 25 februari 2020 is gewerkt aan het opstellen van een ontwerpbesluit milieuzone;

dat het college op 27 oktober 2020 (2020/997465) heeft besloten om per 1 januari 2022 een milieuzone voor vrachtwagens (emissieklasse 6) in te stellen in het centraal stedelijk gebied;

dat vervolgens het ontwerpbesluit inclusief bijbehorende kaart en tekstuele toelichting met daarin de voorgenomen milieuzone vrij zijn gegeven ter inspraak tot 18 december 2020;

dat in de periode tussen 6 november 2020 en 18 december 2020 negen zienswijzen zijn ontvangen en in behandeling genomen;

dat de zienswijzen allen zijn behandeld en middels een nota van beantwoording zijn toegevoegd aan het raadsvoorstel;

dat deze zienswijzen niet hebben geleid tot beleidsinhoudelijke wijzigingen ten aanzien van het van het raadsvoorstel;

dat de raad van de gemeente Haarlem op 25 maart 2021 heeft besloten tot het instellen van een milieuzone voor vrachtwagens (toegang vanaf Euro VI) in het Centraal Stedelijk Gebied per 1 januari 2022;

#### Belangenafweging

dat de voornaamste doelstelling van de maatregel is om de luchtkwaliteit te verbeteren en zodoende bij te dragen aan gezondheidswinst;

dat onderzoeken hebben uitgewezen dat luchtkwaliteit bijdraagt aan gezondheidswinst;

dat ondanks dat de huidige luchtkwaliteit binnen de landelijke normen vallen, een verdere verbetering van de luchtkwaliteit bijdraagt aan gezondheidswinst;



## Gemeente Haarlem

dat invoering van de milieuzone past in het Haarlemse beleid en eerdere akkoorden waaraan de gemeente Haarlem zich heeft verbonden zoals het 'Schone Lucht Akkoord' en de GDZES;

dat op basis van onderzoek de ideale omvang voor de milieuzone en de voertuigen(categorieën) waarop de milieuzone van toepassing is, is bepaald;

dat hieruit blijkt dat een milieuzone voor vrachtverkeer in het Centraal Stedelijk Gebied geeft de beste balans tussen verbetering luchtkwaliteit, kosten, en impact voor bewoners en bedrijven.

dat de maatregel milieuzone in lijn is met het landelijk besluit harmonisatie milieuzones en daardoor de maatregel gelijk is aan die in andere steden;

dat de maatregel desondanks potentieel gevolgen heeft voor diverse bewoners, ondernemers en bezoekers van het Centraal Stedelijk Gebied te Haarlem;

### Ontheffingen

dat in het landelijk besluit harmonisatie milieuzones een aantal ontheffingen en overgangsregelingen zijn opgenomen die tevens van toepassing zijn op de milieuzone te Haarlem;

dat naast deze ontheffingen in het kader van het landelijk besluit harmonisatie milieuzones ook lokale ontheffingen en overgangsregelingen zijn opgenomen;

dat deze ontheffingen en overgangsregelingen zijn opgenomen in de Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone diesel vrachtauto's Haarlem 2022;

dat het bijvoorbeeld mogelijk is om een beperkt aantal dagontheffingen per kalenderjaar aan te vragen;

dat het tevens mogelijk is om een ontheffing te verlenen voor een langere periode, bijvoorbeeld voor de periode waarin aanvrager in afwachting is van de levering van een voertuig met emissieklasse 6 of een emissieloos voertuig;

dat ook in verband met het waarborgen van de continuïteit van de onderneming een ontheffing aangevraagd kan worden;

dat ten slotte voor voorrangsvoertuigen die op grond van het RVV zijn vrijgesteld, of voertuigen die op grond van artikel 147 van de Wegenverkeerswet voor bord C22a zijn vrijgesteld, een ontheffing verleend wordt;



Handhaving

dat de milieuzone op straat, conform artikel 86d van het RVV 1990, wordt vormgegeven door middel verkeersbord C22a inclusief bijbehorende onderborden;

dat naast de bebording geen fysieke maatregelen worden genomen die de doorgang van vrachtauto's die niet voldoen aan de voorwaarden behorende bij de milieuzone belemmert;

dat het hierdoor aannemelijk is dat de negatie van de verkeersmaatregel groot kan zijn;

dat dit ten koste gaat van het gewenste effect van de maatregel en daarmee geen positieve bijdrage wordt geleverd aan de luchtkwaliteit binnen het Centraal Stedelijk Gebied;

dat om de effectiviteit van de maatregel te waarborgen het wenselijk is om handhaving middelen in te zetten;

dat om het gewenste effect van het instellen van een milieuzone voor vrachtverkeer en later een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens te behalen het noodzakelijk is om de maatregel te kunnen handhaven;

dat uit de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar volgt dat buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA) bevoegd in domein I Openbare Ruimte en domein II Milieu, welzijn en infrastructuur bevoegd zijn om te handhaven op strafbare feiten door rijdend verkeer zoals deze volgen uit hoofdstuk C (geslotenverklaring) van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat de handhaving door een BOA ten aanzien van C-borden is toegestaan in relatie tot het verbeteren van de leefbaarheid door het afsluiten van bepaalde gebieden voor (vracht)auto's zoals het geval is bij een milieuzone en in relatie tot het tegengaan van overlast en op de bescherming van het milieu en de natuur;

dat om de maatregel zo effectief mogelijk te laten zijn en zodoende de grootste gezondheidsvoordelen te behalen het wenselijk is om permanent te kunnen handhaven;

dat bovengenoemde mogelijk is door gebruik te maken van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met de daartoe bevoegde BOA's;

dat met behulp van ANPR camera's kentekengegevens van voertuigen verzameld en verwerkt kunnen worden en op basis daarvan bepaald kan worden of een voertuig voldoet aan de voorwaarden voor toegang tot de milieuzone;



dat in het kader van het beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden van het Openbaar Ministerie de inzet van ANPR-camera's ten behoeve van de handhaving op de milieuzone is afgestemd met het Parket CVOM;

dat de wijze van registratie, verwerking en verbalisering tevens in lijn met bovengenoemd beleidskader plaatsvindt;

dat ter hoogte van toegangswegen tot de milieuzone wordt aangeduid dat handhaving plaatsvindt door middel van camera's;

#### Maatregelen

dat de geslotenverklaring milieuzone in het Centraal Stedelijk Gebied wordt aangeduid door middel van de verkeersborden C22a van bijlage 1 van het RVV 1990 en daarbij het onderbord C22a5 wordt aangebracht;

dat deze combinatie aanduidt dat het gaat om een geslotenverklaring milieuzone bedoeld voor vrachtauto's, die toegankelijk is voor vrachtauto's met minimaal emissieklasse 6;

dat het einde van de geslotenverklaring milieuzone wordt aangeduid door middel van het verkeersbord C22b van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het verwijderen of plaatsen van de verkeersborden C22a van bijlage 1 van het RVV 1990, inclusief onderbord C22a5 een verkeersbesluit is vereist;

dat gelet op artikel 2 van het WWV 1994 de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

dat gelet op artikel 2 van het WWV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt bij realisatie van de verkeersmaatregel;

dat gelet op voorgaande overwegingen het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht;

dat gelet op artikel 25 van het BABW overleg is gevoerd met diverse wegbeheerders in de regio;

dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemandateerde van de politie;

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde verkeersmaatregel;

dat op 23 april 2021, onder publicatienummer 21268, het conceptbesluit instellen milieuzone voor vrachtverkeer Haarlem is gepubliceerd in de Staatscourant;

dat belanghebbenden binnen vier weken na publicatie van dit concept een reactie konden indienen bij burgemeester en wethouders van Haarlem;

dat het college een negental reacties heeft ontvangen op basis van het gepubliceerde conceptbesluit;

dat de inhoud van de ontvangen reacties niet hebben geleid tot een aanpassing van de betreffende verkeersmaatregel.

**Het besluit:**

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

door middel van het plaatsen van de verkeersborden C22a (inclusief onderbord C22a5) en C22b van bijlage 1 van het RVV 1990 een geslotenverklaring vanwege milieuzone in te stellen in het gebied dat is weergegeven op de hieronder opgenomen situatieschets, waarbij uit het onderbord blijkt dat milieuzone van toepassing is op vrachtverkeer en toegankelijk is voor vrachtauto's met minimaal emissieklasse 6.





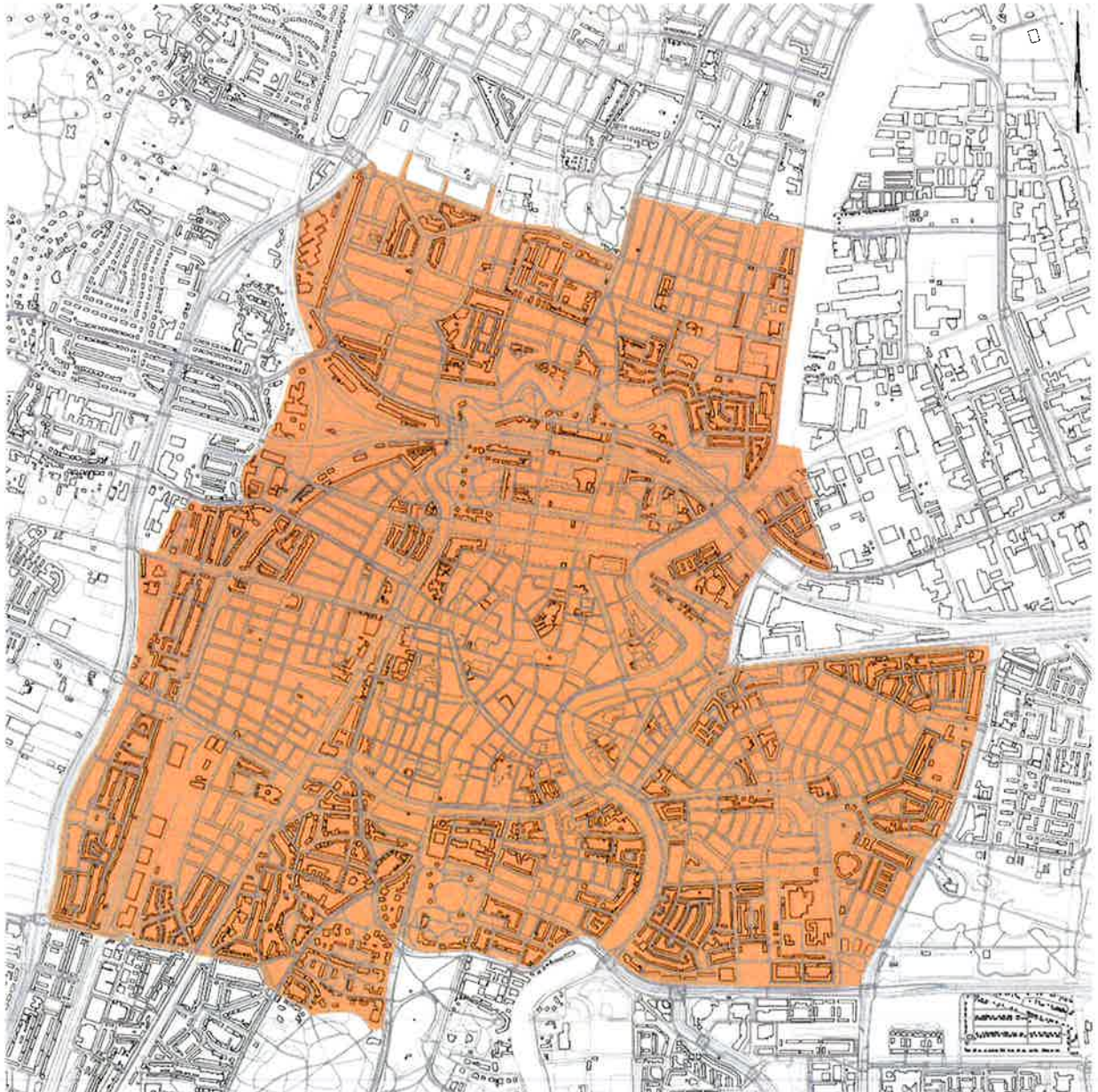
## **Gemeente Haarlem**

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. In het bezwaarschrift moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.




**Gemeente  
Haarlem**

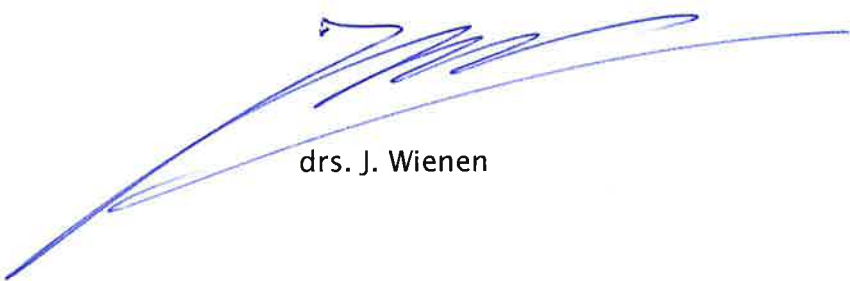
**Situatieschets:**



Aldus vastgesteld op 22 juni 2021 te Haarlem

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,  
de secretaris, de burgemeester

  
mr. C.M. Lenstra

  
drs. J. Wienen