



Onderwerp Besluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone	
Nummer	2021/61291
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	OMB
Auteur	Plantaz, M.A.H.G.
Telefoonnummer	023-5113517
Email	mahgplantaz@haarlem.nl
Kernboodschap	De gemeente bereidt de invoering voor van een milieuzone voor vrachtauto's - later om te zetten in een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens- volgens een eerder vastgesteld voorkeursscenario. Met de zones wordt de verkeersuitstoot verminderd, voor een gezondere luchtkwaliteit en vermindering van het klimaatteffect. Dit raadsbesluit houdt in: • De instelling per 2022 van een milieuzone voor vrachtwagens (toegang vanaf emissieklasse 6 (Euro VI)) in het Centraal Stedelijk Gebied; • Het voornemen tot aanscherping per 2025 tot een nul-emissiezone voor vrachtwagens en bestelwagens in ditzelfde gebied.
Behandelveorstel voor commissie	De commissie Beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (2015/403426) Vaststellen Toegangsregeling voetgangersgebieden (2017/428302) Startnotitie opstellen beleid milieuzone (2019/312592) Deelname Schone Lucht Akkoord (2019/1054629) Haalbaarheidsonderzoek en voorkeursscenario milieuzone en nul-emissiezone (2020/53389) Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone (2020/997465)

Besluit College d.d. 16 februari 2021	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast. de secretaris, de burgemeester,
Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: - Per 1 januari 2022 een milieuzone voor vrachtwagens (emissieklasse 6) in te stellen in het Centraal Stedelijk Gebied - Het principebesluit te nemen dat de milieuzone in 2025 wordt aangescherpt tot een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in hetzelfde gebied. - De Nota van beantwoording inspraakbijdragen Ontwerpbesluit invoering milieuzone en principebesluit nul-emissiezone 2025 vast te stellen. de griffier, de voorzitter,

1. Inleiding

Een schonere luchtkwaliteit is van belang voor een betere gezondheid en leefkwaliteit. Daarom heeft het college in zijn coalitieprogramma de invoering van een milieuzone opgenomen: “Haarlem krijgt een milieuzone om tot een schonere lucht te komen.”

Daarnaast heeft Haarlem in 2015 met vele andere grote gemeenten de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GDZES) ondertekend, gericht op realisatie van een uitstootvrije stadslogistiek van vracht- en bestelwagens in 2025. Daarvoor is de instelling van een nul-emissiezone (=zero-emissiezone) per 2025 nodig. Tot de nul-emissiezone hebben vracht- en bestelwagens alleen toegang als zij via hun uitlaat geen milieuschadelijke stoffen uitstoten, ook geen CO2 of andere broeikasgassen. Voor bestaande en relatief nieuwe dieselbestel- en vrachtwagens komen er landelijk vastgestelde overgangstermijnen (2027/2028 voor emissieklasse 5/6 bestelwagens en 2030 voor emissieklasse 6 vrachtwagens). Op 9 februari 2021 heeft Haarlem evenals het Rijk, ondernemings-, branche- en belangenorganisaties, Topsector Logistiek en tot dan toe 18 andere gemeenten de [Uitvoeringsagenda Stadslogistiek](#) ondertekend, waarin onder meer de overgangstermijnen zijn opgenomen en een landelijke subsidieregeling voor uitstootvrije bestelwagens.



In de nota 'Haalbaarheid en voorkeursscenario milieuzone en nul-emissiezone' heeft het college op basis van onderzoek naar de effecten aangegeven de voorkeur te hebben voor de begrenzing van de nul-emissiezone en de daaraan voorafgaande milieuzone, globaal binnen het zogenaamde Centraal Stedelijk Gebied zoals opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040. Bovendien is de voorkeur uitgesproken voor een milieuzone die alleen geldt voor vrachtwagens. Op basis van de landelijke harmonisatie van milieuzones ([STB 2019 398](#)) kan per 1 januari 2022 de milieuzone voor vrachtwagens worden ingesteld vanaf emissieklasse 6. Het college heeft dit voorkeursscenario daarna vastgelegd in een Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone waarop inspraak heeft plaatsgehad.

De inspraak geeft geen aanleiding tot wijzigingen ten opzichte van het Ontwerpbesluit. Daarom stelt het college de raad nu voor dit Ontwerpbesluit te bekrachtigen tot een definitief besluit tot invoeren van de milieuzone met de strekking:

- Vanaf 1 januari 2022: milieuzone voor vrachtwagens (emissieklasse 6) van kracht in Centraal Stedelijk Gebied zoals aangegeven in bijlage A.
- Intentie: Vanaf 2025 nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens van kracht in hetzelfde gebied.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Per 1 januari 2022 een milieuzone voor vrachtwagens (emissieklasse 6) in te stellen in het Centraal Stedelijk Gebied
2. Het principebesluit te nemen dat de milieuzone in 2025 wordt aangescherpt tot een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in hetzelfde gebied.
3. De Nota van beantwoording inspraakbijdragen Ontwerpbesluit invoering milieuzone en principebesluit nul-emissiezone 2025 vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

Schonere lucht voor elke inwoner van Haarlem, een gezondere stad om in te wonen en leven, en een kleiner negatief effect van vracht- en bestelwagens op het klimaat.

4. Argumenten

Het raadsbesluit past binnen het Haarlemse beleid en het vastgestelde voorkeursscenario.

Het raadsbesluit bekrachtigt het beleid zoals reeds nader beschreven en onderbouwd in het Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone (BW2020/997465), waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

De inspraak leidt niet tot inhoudelijke aanpassingen ten opzichte van het Ontwerpbesluit

Van 6 november tot 18 december heeft het Ontwerpbesluit ter inzage gelegen en kon eenieder zienswijzen inbrengen. De inspraak is breed aangekondigd via de gebruikelijke kanalen en een groot

aantal stakeholders en alle wijkraden zijn ook per e-mail op de hoogte gesteld. Dit heeft geleid tot 9 reacties. Deze zijn als zienswijze behandeld. Hiertoe behoren vragen of zorgen over de toegang tot de milieuzone van specifieke typen voertuigen (zoals campers, VW-busjes); suggesties voor aanpak van andere bronnen van milieuvervuiling (bladblazers, hobby-diesel locomotieven); zorgen over meer vervuiling langs routes buiten de zone; twijfel aan duurzaamheid van elektrische voertuigen en een attendering op de overgangsregeling voor de recent aangeschafte schone dieselvracht- en bestelwagens waardoor deze ook na 2025 nog toegang hebben tot de nul-emissiezone. Voor een overzicht van zienswijzen en antwoorden van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van beantwoording inspraakbijdragen Ontwerpbesluit invoering milieuzone in bijlage B.

De zienswijzen gaven geen aanleiding tot beleidsinhoudelijke aanpassingen ten opzichte van het Ontwerpbesluit.

De zienswijzen en overige vragen en opmerkingen die de gemeente heeft ontvangen of nog ontvangt zullen ook worden gebruikt als input voor een Q en A in de verdere communicatie over de milieuzone, zoals de projectpagina www.haarlem.nl/milieuzone.

Een principebesluit over de nul-emissiezone is nodig om die per 2025 goed voorbereid te kunnen invoeren

In de landelijke afspraken rondom nul-emissiezones in het kader van de landelijke harmonisering milieuzones en Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is opgenomen dat de intentie een nul-emissiezone in te stellen tenminste 4 jaar tevoren wordt aangekondigd. Doel is te zorgen dat eigenaren van diesel-vrachtwagens en bestelwagens tijdig op de hoogte zijn van dit voornemen zodat ze bij investeringen in hun wagenpark al de komende jaren rekening kunnen houden met de voorziene instelling van de nul-emissiezone. Een principebesluit gelijktijdig met het besluit de milieuzone in te stellen ligt voor de hand omdat de invoering van de milieuzone kan leiden tot extra investeringsbeslissingen voor transporteurs. De overgangstermijn geeft daarbij duidelijkheid dat een investering in een emissieklasse 6 diesel-vrachtwagen nu niet binnen onredelijk korte tijd hoeft te worden afgeschreven omdat de diesel-vrachtwagen per 2025 de nul-emissiezone niet meer in zou mogen. Voor bestelwagens geldt nu nog geen milieuzone, maar de aankondiging maakt wel duidelijk dat een diesel-bestelwagen emissieklasse 4 of lager vanaf 2025 niet meer het gebied van de nul-emissiezone in kan. Bij vervanging vóór 2025 kan een transporteur dan tijdig een afweging maken tussen aanschaf van een diesel-bestelwagen emissieklasse 5 of 6 met toegang tot 2027/2028, of een rechtstreeks kiezen voor een uitstootloze bestelwagen en gebruik maken van de landelijke subsidieregeling voor uitstootvrije bestelwagens (vanaf april 2021).

De effecten van de milieuzone op verkeer en luchtkwaliteit worden gemonitord

De effecten van de milieuzone en in breder verband van de verschoning van de stadslogistiek zullen worden gevolgd met enerzijds metingen van het gehalte stikstofdioxide op een tiental locaties en anderzijds aan de hand van veranderingen in de samenstelling van het logistieke verkeer zoals die blijken uit de camerawaarnemingen van het handhavingssysteem. Hierbij geldt de kanttekening dat



ook andere ontwikkelingen van invloed zijn op luchtkwaliteit en verkeerssamenstelling, zoals weersomstandigheden (windrichting), bronnen op grotere afstand, het aandeel elektrische auto's in het wagenpark, de elektrificatie van bussen en de toename van het thuiswerken. Effecten van de milieuzone kunnen daardoor gemaskeerd of juist overschat worden.

Financieel

In de nota 'Haalbaarheid en voorkeursscenario invoering milieuzone en nul-emissiezone' is reeds beschreven hoe de geraamde investerings- en exploitatiekosten van de milieuzone gedekt worden. Met de benodigde investeringen in onder meer de automatische kentekenherkenning kunnen op termijn ook de nul-emissiezone worden gehandhaafd. De BO-MIRT subsidie van het Rijk voor 50% van de investerings- en eenmalige exploitatiekosten is aangevraagd en toewijzing mag verwacht worden. De vereiste bijdragen van de gemeente zijn na besluitvorming over het voorkeursscenario opgenomen in het SOR-uitvoeringsprogramma (investeringskosten) en exploitatiekosten zijn verwerkt middels de Bestuursrapportage.

De kosten van de monitoring van effecten op luchtkwaliteit en op de verkeerssamenstelling worden begroot op € 4.000 per jaar voor de metingen van stikstofdioxide en ca € 3.000 per jaar voor evaluatie op basis van de cameragegevens. Deze kosten maken deel uit van de reeds geraamde onderzoekskosten (2021) respectievelijk de exploitatiekosten (2022, eventueel volgende jaren).

5. Risico's en kanttekeningen

-

6. Uitvoering

Planning

- Na vaststelling door de raad wordt het definitieve besluit tot invoering van de milieuzone per januari 2022 breed gecommuniceerd.
- In de communicatie wordt ook het perspectief van aanscherping tot nul-emissiezone in 2025 meegenomen zodat bedrijven daar tijdig rekening mee kunnen houden.
- Aanvang Q2 2021 zal naar verwachting een Routekaart nul-emissie van stakeholders en gemeente worden afgerond en door het college worden vastgesteld.
- In de loop van Q2 2021 worden de verkeersbesluiten genomen die de juridische basis voor de milieuzone vormen, en in samenhang daarmee wordt ook het ontheffingenbeleid van de gemeente uitgewerkt en vastgesteld.
- De implementatie van een ontheffingenloket zal in het najaar worden afgerond
- De zone wordt van kracht per 1 januari 2022, te beginnen met een boetevrije gewenningsperiode van 4 maanden.

7. Bijlagen

A: Milieuzone Haarlem Centraal Stedelijk Gebied.

B: Nota van beantwoording inspraakbijdragen op ontwerpbesluit