



Onderwerp Ontwerpbesluit invoering nul-emissiezone vracht- en bestelwagens Haarlem per 2025	
Nummer	2023/1395768
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.1 Milieu
Afdeling	OMB
Auteur	Plantaz, M.A.H.G.
Telefoonnummer	023-5113517
Email	mahgplantaz@haarlem.nl
Kernboodschap	In de jaren 2025/2026 gaan 29 gemeenten, waaronder Haarlem, een nul-emissiezone voor stadslogistiek invoeren. De Haarlemse gemeenteraad heeft daartoe al in 2021 het principebesluit genomen, tegelijk met het besluit een milieuzone voor vrachtwagens in te voeren per 2022. Het college bereidt een raadsvoorstel voor om het principebesluit te herbevestigen, en definitief te besluiten de milieuzone per 1 januari 2025 om te zetten in een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in het Centraal Stedelijk Gebied. Nu stelt het college hiervoor een ontwerpbesluit vast en legt dit ter inzage, waarbij belanghebbenden hun zienswijzen kunnen inbrengen. In de nul-emissiezone mogen alleen uitstootvrije bestel- en vrachtauto's rijden, met een aantal overgangsregelingen en ontheffingsmogelijkheden, zoals die voor niet-zakelijk gebruikte bestelwagens. Met de nul-emissiezone wordt de verkeersuitstoot uit stedelijke distributie verminderd, voor een gezondere luchtkwaliteit en een bijdrage aan de beperking van het klimaatteffect. Het ontwerpbesluit houdt in: • De instelling per 1 januari 2025 van een nul-emissiezone voor vrachtwagens en voor bestelwagens in het Centraal Stedelijk Gebied. • Het overnemen van de landelijk afgesproken overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen -waaronder een ontheffingsmogelijkheid voor niet-zakelijk gebruikte bestel- en vrachtwagens. • Het vrijgeven van dit besluit voor inspraak door belanghebbenden.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt deze nota ter bespreking naar de raadscommissie Beheer. Zo kan het college naast zienswijzen van belanghebbenden ook adviezen en

	suggesties van de commissie Beheer meewegen in zijn raadsvoorstel tot invoering van de nul-emissiezone.
Relevante eerdere besluiten	Haalbaarheidsonderzoek en voorkeursscenario milieuzone en nul-emissiezone (2020/ 53389) Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone (2020/ 997465) Raadbesluit instellen milieuzone vrachtverkeer 2022 en principebesluit instellen nul-emissiezone 2025 (2021/ 61291)
Besluit College d.d. 19 september 2023	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Een raadsvoorstel op te stellen om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in te stellen in het Centraal Stedelijk Gebied, in plaats van de huidige milieuzone. 2. Daarbij alle landelijke afspraken over te nemen over overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen, waaronder de ontheffing voor niet-zakelijke bestelwagens. 3. Dit ontwerpbesluit vrij te geven voor inspraak. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Het bereiken van een schonere luchtkwaliteit en minder uitstoot van broeikasgassen is van belang voor een betere gezondheid en leefkwaliteit, en voor het beperken van het klimaateffect. Daarom wordt in op dit moment 29 gemeenten, waaronder Haarlem, de instelling in 2025 of 2026 van een nul-emissiezone voor stadslogistiek voorbereid.

In een nul-emissiezone mogen de voertuigcategorieën waarvoor deze geldt alleen *zonder* uitstoot (via de uitlaat) van schadelijke stoffen en broeikasgassen (CO₂) rijden. Dit betekent dat die voertuigen als zij met fossiele brandstoffen worden aangedreven geen toegang tot het zonegebied hebben (behoudens overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen).

Het college heeft in zijn coalitieprogramma het omzetten van de huidige milieuzone voor vrachtwagens in een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens opgenomen:



“Het verbeteren van de luchtkwaliteit is een van de opgaven. Haarlem heeft vanaf 1 januari 2022 een milieuzone. We breiden deze grootstedelijke milieuzone in 2025 uit naar een nul-emissiezone voor stadslogistiek. Hiermee realiseren we een efficiënte en duurzame aanpak van het toenemend vervoer en gaan we voor minder CO₂-uitstoot door deze vervoersbewegingen te verminderen”.

Het college sluit daarmee aan bij het principebesluit dat de raad op 25 maart 2021 (RB 2021/61291) had genomen tegelijk met het besluit tot invoering van de milieuzone voor vrachtwagens per 2022:

“De raad besluit:

- 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. “*

Met een definitief raadsbesluit wordt het principebesluit herbevestigd. Inmiddels zijn de regels en voorwaarden die landelijk gehanteerd zullen worden -ook in Haarlem- weer verder ingevuld, en zijn de consequenties en opties voor belanghebbenden voldoende scherp. Het college neemt daarom eerst een ontwerpbesluit waarop belanghebbenden hun zienswijze kunnen indienen en bespreekt dat ook met de commissie Beheer. Zo kan de raad beoordelen of betrokken belangen voldoende meegewogen zijn in het raadsvoorstel dat het college daarna aan de raad zal voorleggen.

Het ontwerpbesluit behelst:

- Het aanscherpen en uitbreiden van de milieuzone voor vrachtwagens in een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens
- Het overnemen van de landelijke afspraken over overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen, waaronder een ontheffing voor niet-zakelijke bestelwagens

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. Een raadsvoorstel op te stellen om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in te stellen in het Centraal Stedelijk Gebied, in plaats van de huidige milieuzone.
2. Daarbij alle landelijke afspraken over te nemen over overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen, waaronder de ontheffing voor niet-zakelijke bestelwagens.
3. Dit ontwerpbesluit vrij te geven voor inspraak.

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

4.1 *Verbetering van de luchtkwaliteit is belangrijk om gezondheidswinst te behalen en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen*

Luchtverontreiniging veroorzaakte in 2016 landelijk gemiddeld een vermindering van de levensverwachting met ongeveer 9 maanden, voor de helft door binnenlandse bronnen. En jaarlijks overlijden 11.000 mensen als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. Dit ondanks dat op de meeste plaatsen in Nederland, ook in Haarlem, voldaan wordt aan de wettelijke normen.

Dat er toch zoveel mensen overlijden door een slechte luchtkwaliteit komt doordat gezondheidseffecten zelfs bij gehalten binnen de normen kunnen optreden, met name bij gevoelige groepen als kinderen, ouderen en hart/longpatiënten. Verdere verbetering van de luchtkwaliteit geeft daarom gezondheidswinst. In het *Schone Lucht Akkoord* (2020) werken het Rijk en een groot aantal provincies en gemeentes samen aan aanvullend beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren, met als doel 50% gezondheidswinst voor wat betreft de invloed van de luchtkwaliteit.

Milieuzones en nul-emissiezones vormen op dit moment de meest effectieve maatregelen waarmee een gemeente *zelf* iets kan doen om de uitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit geldt direct door het weren van de voertuigen die veel uitstoten, en indirect doordat de vernieuwing van het wagenpark, die ook autonoom plaatsvindt, versneld wordt omdat voor oudere voertuigen in steeds meer steden toegangsbeperkingen gelden.

In nul-emissiezones zijn -uiteindelijk- voertuigen op fossiele brandstoffen niet meer toegestaan waardoor naast de uitstoot van gezondheidsschadelijke stoffen ook de uitstoot van broeikasgas CO₂ wordt vermeden. Daarom is in het Klimaatakkoord de instelling vanaf 2025 van nul-emissiezones voor stadslogistiek in 30-40 grote en middelgrote steden opgenomen. Het Rijk zet zich hiervoor krachtig in door zowel gemeenten als bedrijven bij de realisatie te ondersteunen (faciliteren, kennis, harmonisatie, centrale ontheffingsloketten, regelgeving, subsidies). Hiervoor is onder andere het bestuursakkoord Uitvoerings Agenda Zero Emissie Stadslogistiek (UAZES) gesloten tussen het Rijk, gemeenten, en o.a. brancheorganisaties in transport en logistiek en in sectoren die daarvan afhankelijk zijn. Samen worden o.a. landelijke afspraken uitgewerkt en gecommuniceerd. De site www.OpwegnaarZES.nl biedt uitgebreide informatie over basisafspraken en uitwerking, partijen, projecten, stappenplannen en uiteenlopende kennisdocumenten.

4.2 *Invoering van een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens past in het Haarlemse beleid.*

Haarlem heeft in januari 2020 het Schone Lucht Akkoord ondertekend en vervolgens o.a. een milieuzone en nul-emissiezone in zijn eigen SLA-maatregelenpakket opgenomen. Al veel langer voert Haarlem mobiliteitsbeleid om de uitstoot uit mobiliteit te verkleinen, door alternatieven voor autogebruik te bevorderen (fietsen, OV, lopen, ketenvervoer) en door gebruik van schone(re) auto's en bussen te bevorderen (o.a. bevorderen aardgasrijden en later elektrisch rijden). Vanuit het programma Haarlem Klimaat Neutraal (2007) kwam daar vermindering van CO₂-uitstoot als doel bij.



Sinds 2015 wordt daarbij ook ingezoomd op de stadslogistiek in het kader van de landelijke Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ([GDZES](#)). In het kader van deze voorganger van de UAZES is in Haarlem de Projectgroep Stedelijke Distributie gevormd met lokale vertegenwoordigers van brancheorganisaties uit transport en logistiek, horeca, bouwwereld, winkels, inwoners, kennisinstituten. Samen is gewerkt aan oplossingen voor knelpunten en verkenning van mogelijkheden in pilots, om de stadslogistiek efficiënter, duurzamer en per 2025 emissievrij te maken.

Met de Projectgroep Stedelijke Distributie wordt nu gewerkt aan een routekaart om, met de opgedane ervaringen, flankerend beleid te helpen vormgeven voor de transitie. Waarbij de gemeente in principe een faciliterende rol houdt, met marktpartijen als initiatiefnemers en uitbaters.

4.3 Een definitief raadsbesluit herbevestigt het principebesluit tot instelling van de nul-emissiezone.

Met de vaststelling van zijn dubbelbesluit in 2021, namelijk de instelling van een milieuzone vracht per 2022 en het principebesluit deze om te zetten in een nul-emissiezone vracht en bestel per 2025, heeft de raad duidelijk gemaakt dat schone distributie niet langer alleen een individuele keuze blijft, maar een voorwaarde wordt om toegang te hebben tot een groot deel van de stad. Daarmee nam de raad het voorkeursscenario over dat het toenmalig college in zijn nota Haalbaarheid en voorkeursscenario milieuzone en nul-emissiezone Haarlem van februari 2020 had aangegeven. De milieuzone voor vrachtwagens (emissieklasse 6), is conform het raadsbesluit per 1-1-2022 ingegaan. Inmiddels hebben raad en college een nieuwe samenstelling; in het coalitieakkoord *Actie!* is de omzetting naar nul-emissiezone vracht/bestel per 2025 onverkort opgenomen. Met een definitief besluit tot de omzetting herbevestigt de raad het principebesluit, nu de regels en voorwaarden die landelijk gehanteerd zullen worden -ook in Haarlem- verder ingevuld zijn, en de consequenties en opties voor belanghebbenden scherp in beeld zijn.

Door voorafgaande inspraak op een ontwerp van het besluit, dat tevens besproken wordt met de commissie Beheer, kan de raad beoordelen of betrokken belangen voldoende meegewogen zijn in het uiteindelijke raadsvoorstel dat het college aan de raad zal voorleggen.

4.4 Een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens is de meest effectieve vervolgstap na de invoering van de milieuzone voor vrachtwagens in 2022.

Uit de effectenrapportage bij de nota Haalbaarheid en voorkeursscenario is gebleken dat het invoeren van een nul-emissiezone voor vrachtwagens in 2025 leidt tot een verdere afname van emissies van stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en roet (uitgedrukt als EC, Elemental Carbon). In de berekeningen is rekening gehouden met overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen waardoor niet alle bestelwagens en vrachtwagens op diesel meteen uit het straatbeeld verdwijnen, evenals met een slechts beperkte reductie van fijnstof doordat fijnstof ook vrijkomt door slijtage van banden, remmen en wegdek.

In 2025 levert het weren van vracht- en bestelwagens op diesel uit het Centraal Stedelijk Gebied - ondanks de overgangsregelingen- een reductie van de roetuitstoot met 10% van de totale Haarlemse

verkeersuitstoot op; voor de NO_x-uitstoot is dit 6%. Vooral een reductie van roet is belangrijk omdat dit de stof is met het sterkste gezondheidseffect. In de drukste straten kan de zone een gezondheidswinst vergelijkbaar met die van ca. 120 minder meegerookte sigaretten per jaar opleveren.

In 2030 zijn de verwachte reducties van roet- en NO_x-uitstoot respectievelijk 10% en 12% ten opzichte van de situatie zonder zonering. Het effect komt dan overeen met ongeveer 70 minder meegerookte sigaretten.

Daarnaast beperkt de nul-emissiezone de uitstoot van broeikasgas CO₂: in 2025 wordt door de nul-emissiezone vracht/bestel 3,5 kton/jr CO₂ bespaard, dat is 4% van de totale Haarlemse verkeersuitstoot. In 2030 is dit 4,9 kton/jr; dat is dan 6% van de Haarlemse verkeersuitstoot.

4.5 Een nul-emissiezone in het Centraal Stedelijk Gebied geeft de beste balans tussen verbetering luchtkwaliteit, kosten, en impact voor bewoners en bedrijven.

Bij de eerdere keuze van het voorkeursscenario (BW2020/53389) zijn de kenmerken en effecten van de verschillende omvangsvarianten en voertuigcategorieën met elkaar vergeleken. Varianten ter grootte van de binnenstad of kleiner hadden een te gering effect op de uitstoot en gezondheid. Varianten ter grootte van de hele stad, al dan niet inclusief de Waarderpolder, hadden wel het grootste effect maar ook tegen de hoogste kosten voor gemeente en bedrijven. Het Centraal Stedelijk Gebied vormt hiertussen een middenweg. Er is geen aanleiding te verwachten dat de vergelijking inmiddels anders zou uitvallen. Bovendien voldoet dit gebied aan het uitgangspunt van het Klimaatakkoord van middelgrote nul-emissiezones van centrum en omliggende wijken.

4.6 Haarlem volgt de landelijke afspraken in het kader van de UAZES.

De eerste afspraken over nul-emissiezones waren reeds vastgelegd in het Besluit Harmonisering milieuzones. In de Uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek (UAZES) zijn afspraken rond de besluitvorming en communicatie over de nul-emissiezones opgenomen, en definities en hoofdlijnen voor een aantal regelingen. Die uitwerking is nagenoeg afgerond, op details na die vooral betrekking hebben op organisatie en techniek van de beoordeling van ontheffingen en de uiteindelijke wettelijke vastlegging. Het college is van mening dat op basis van de huidige afspraken over hoofdregels, overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen de consequenties van de invoering van de nul-emissiezone voor belanghebbenden voldoende beoordeeld kunnen worden om deze in dit ontwerp over te nemen als basis voor de inspraak en het raadsbesluit.

Samenvatting van de regelingen

Het pakket van regels, overgangsbepalingen, vrijstellingen en ontheffingen is met beknopte toelichting te vinden op eerder genoemde site Op weg naar ZES. Belangrijkste hoofdregels zijn, vereenvoudigd weergegeven:



- Alle nieuwe vrachtwagens en bestelwagens die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet hebben alleen toegang tot de nul-emissiezone indien zij emissievrij aangedreven worden.
- Vanaf 1 januari 2030 moeten alle vrachtwagens en bestelwagens emissievrij aangedreven worden.
- De zone geldt voor alle vracht- en bestelwagens (voertuigcategorieën N1, N2 en N3)
- Er komt een ontheffingsmogelijkheid voor vracht- en bestelwagens geregistreerd voor niet-zakelijk gebruik
- Overgangsregelingen voor bestaande relatief schone dieservoertuigen zijn:
 - o Vrachtwagens hebben toegang tot 2030 mits
 - emissieklasse 6 bakwagens die aanvang 2025 minder dan 5 jaar oud zijn (niet ouder dan 2020, datum eerste toelating) *of*
 - emissieklasse 6 trekkers voor opleggers die aanvang 2025 minder dan 8 jaar oud zijn (niet ouder dan 2017)

Voor oudere emissieklasse 6 vrachtwagens geldt geen overgangsregeling: zij hebben *geen* toegang vanaf 1-1-2025. Lagere emissieclasses zijn nu al niet toegestaan vanwege de milieuzone

- o Bestelwagens
 - Emissieklasse 6 toegang tot 1-1-2028
 - Emissieklasse 5 toegang tot 1-1-2027

Voor Euro 4 of lager geldt geen overgangsregeling: zij hebben *geen* toegang vanaf 1-1-2025.
- Vrijstellingen (automatisch toegang tot 1-1-2030):
 - o Vracht- en bestelwagens van 40 jaar en ouder ("oldtimers")
 - o Rolstoeltoegankelijke bestelwagens (carrosseriecode SH of bijzonderheidscode 70,145,146,147, 149
 - o Vrachtwagens carrosseriecode 15,16,19,23,26,27,31, SB of SF tot 13 jaar na Datum eerste toelating of maximaal 1-1-2030 (Kraanwagens / mobiele kranen; hoogwerker, betonmixer/betonpomp, brandweerwagen, winkelwagen of voertuig detailhandel/expositiedoeleinden, straatveger,-reiniger, rioolzuiger/kolkenzuiger, gepantserd voertuig)
- Ontheffingen (aanvragen): deze ontheffingsmogelijkheden bestaan tot 1 jan 2030
 - o Bestel- of vrachtwagens geregistreerd voor niet-zakelijk gebruik
 - o Bestelwagens zonder bijzonderheidscode wegens handicap aangepast voor €500 of meer

- Kermis- of circusvoertuigen, bedrijfsauto met zware laadkraan (>35 ton), verhuisauto, bedrijfsauto exceptioneel vervoer met DET<13 jaar geleden en tot uiterlijk 1-1-2030
- Bestel of vrachtwagen: dagontheffingen (max 12 per jaar per gemeente per voertuig)
- Hybride vrachtwagens mits aantoonbaar elektrisch rijdend in zone
- Lange levertijden
- Ontbreken emissieloze alternatieven (wijze van beoordelen in onderzoek)
- Dreigend faillissement
- Hardheidsclausule (voortijdige investering is niet proportioneel)
- Opmerking over kampeerauto's: geregistreerd als personenauto's (M1): is geen ontheffing nodig; omgebouwde bestelauto's (N1 SA) kunnen waarschijnlijk ontheffing vragen mits op natuurlijk persoon geregistreerd (detailuitwerking loopt)

Uitgangspunt is dat ontheffingen via het Centraal landelijk Loket worden aangevraagd en beoordeeld, zodat ze indien van toepassing in een keer voor alle ZE-zones gelden. Alleen die voor dreigend faillissement of hardheidsclausule en eventuele aanvullende gemeentelijke ontheffingen (in Haarlem niet voorzien) gaan via de gemeente.

Eigenaren van vracht- en bestelwagens kunnen via de [nul-emissiechecker](#) bepalen of zij straks toegang zullen hebben.

4.7 Uitgangspunt voor de ingangsdatum is 1-1-2025

In het principebesluit is aangegeven dat de milieuzone zal worden omgezet in een nul-emissiezone in 2025. Om een preciezer beeld te krijgen van de benodigde stappen, werkzaamheden en capaciteit nodig voor de invoering, en zo de ingangsdatum en benodigde financiën nader te bepalen, heeft de gemeente een stappenplan laten opstellen, voor intern gebruik. Het is in belangrijke mate gebaseerd op de ervaringen binnen de eigen organisatie met de milieuzone, met verbeterpunten en uitdagingen voor de omzetting naar nul-emissie.

Voor wat betreft de *besluitvorming* zijn de belangrijkste stappen de politieke herbevestiging van het principebesluit inclusief inspraak en vrijmaken van benodigde financiën, en de juridische vastlegging van de nul-emissiezone in een Verkeersbesluit inclusief het ontheffingenbeleid. Door vertraging bij het Rijk in de wettelijke vastlegging van de benodigde borden kan het Verkeersbesluit pas definitief genomen worden vanaf juli 2024.

Veel aandacht is nodig voor *communicatie* op verschillende momenten.

Tot de *technische en praktische invoering* behoren nieuwe borden, de aanpassing en uitbouw van camera's en handavings- en ontheffingensystemen, opleiding personeel.

Hoewel de totale opgave aanzienlijk is, is de inschatting dat een ingangsdatum van 1 januari 2025 haalbaar is. Het college houdt dit als uitgangspunt aan; ook het merendeel van de andere gemeentes gaat uit van deze startdatum voor hun nul-emissiezone. Behalve dat op die manier al zoveel mogelijk effect in 2025 kan worden behaald levert het ook meer duidelijkheid op voor voertuigeigenaren en



bedrijven, en kan optimaal bij landelijke communicatie worden aangesloten. De overgangsregelingen blijven gelijk uit het oogpunt van harmonisatie, ook bij een latere invoering van de zone.

Na de formele ingangsdatum zal -eveneens volgens landelijke afspraken- een *gewenningstermijn* van 4 maanden worden aangehouden waarin niet beboet wordt maar wel wordt geattendeerd op overtreding van de regels van de nul-emissiezone. Op de emissieklasse 6 eis voor vrachtwagens wordt dan wel gehandhaafd.

4.8 Inspraak

Het ontwerpbesluit wordt na vaststelling door het college digitaal gepubliceerd in het Gemeenteblad en (digitaal) ter inzage gelegd in de Publiekshal vanaf 2 oktober voor de duur van 7 weken. Hierin is rekening gehouden met de herfstvakantie. Gedurende deze 7 weken kunnen belanghebbenden ook eventuele zienswijzen indienen, bij voorkeur schriftelijk of per email.

De zienswijzen dienen onderbouwd aan te geven waarom de in dit ontwerpbesluit aangegeven regeling, eisen en zonegebied voor indiener of door hem/haar vertegenwoordigde belangen onevenredige, nadelige gevolgen hebben die in de regeling kennelijk niet of onvoldoende gewogen zijn. Aangezien het raadsbesluit in essentie een herbevestiging is van het eerdere principebesluit waarop ook inspraak mogelijk was, staan het invoeren van een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens zelf of de ligging van de zone niet (opnieuw) ter discussie. Bovendien verbindt Haarlem zich aan de landelijke afspraken, behoudens wanneer daarin aan de individuele gemeenten beleidsruimte is toegekend.

De zienswijzen worden geanonimiseerd samengevat en beantwoord in een nota van zienswijzen bij het raadsbesluit en samen daarmee gepubliceerd, naar verwachting in februari 2024.

4.9 De stakeholders in de Projectgroep Stedelijke distributie worden geconsulteerd

Dit ontwerpbesluit wordt vooraf besproken met de Projectgroep Stedelijke Distributie en het verslag daarvan wordt opgenomen in de nota van zienswijzen. De projectgroepleden kunnen uiteraard ook reageren in het kader van de inspraak.

4.10 Communicatieparagraaf

Het ontwerpbesluit en de mogelijkheid tot inzage en zienswijzen worden breed gecommuniceerd via de reguliere kanalen, stakeholders organisaties en brieven aan de eigenaren van bestel- en vrachtwagens. Andere belangrijke communicatiemomenten liggen direct na het raadsbesluit tot invoering van de zone, na het vaststellen van het Verkeersbesluit, rond de ingangsdatum en rond de overgang naar daadwerkelijk beboeting. De communicatie wordt afgestemd met landelijke communicatie vanuit het rijk, om te zorgen dat voertuigeigenaren optimaal geïnformeerd worden.

4.11 Financiële paragraaf

In de begroting 2023 is in het IP (OR.027) voor 2024 een bedrag van 320k gereserveerd voor investeringskosten in de nul-emissiezone vracht- en bestelwagens onder voorwaarde van

goedkeuring door de raad. Het vrijgeven van het krediet wordt in de besluitvorming na inspraak voorgelegd aan de raad. Tevens is er exploitatiegeld gereserveerd in het coalitieakkoord: incidenteel 140k voor 2023, 665k voor 2024; daarna structureel 280k per jaar voor beheerkosten. Voor personeelskosten is een subsidie beschikbaar van 387k voor 2023 (CDOKE / zero-emissiezone).

4.12 Duurzaamheidsparagraaf

Zoals met name in de argumenten 4.1 en 4.4 besproken, leidt een nul-emissiezone ter grootte van het Centraal Stedelijk Gebied tot een relevant lagere uitstoot van gezondheidsschadelijke stoffen en broeikasgas CO₂ als gevolg van mobiliteit in Haarlem. Zij wordt daarom doelbewust ingezet als *maatregel* in het kader van het Haarlemse klimaat- en duurzaamheidsbeleid, en ook het Rijk zet de nul-emissiezones stadslogistiek van steden in als maatregel in het kader van het Klimaatakkoord.

Bij de plaatsing van de verkeersborden zal worden bekeken in hoeverre het mogelijk is om de huidige milieuzoneborden opnieuw te gebruiken.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1. Vertragingen zijn niet helemaal uit te sluiten

De invoering van een nul-emissiezone is voor Haarlem -net als voor alle andere UAZES-steden- een novum, anders dan de milieuzone waarbij Haarlem kon voortbouwen op jarenlange ervaring in andere steden. Dit kan betekenen dat zich vraagstukken aandienen waarop niet vooraf geanticipeerd kon worden. Daarnaast is er een aantal afhankelijkheden van externe partijen, waaronder vastleggen regelgeving door het rijk; al genoemd is de vertraging tot zomer 2024 in de wettelijke vastlegging van essentiële borden en bijbehorende regels. Ook zijn er naar verwachting aanbestedingsprocedures nodig die kunnen leiden tot vertraging. Tenslotte kunnen juridische procedures / beroepen een risico vormen voor de tijdsplanning.

Door goede planning en afstemming van werkzaamheden wordt het risico zoveel mogelijk verkleind. Mocht de ingangsdatum ondanks alle inspanningen toch vertraging oplopen dan zal het college dit tijdig ter kennis van de raad brengen en communiceren.

5.2 De nul-emissiezone heeft ook consequenties voor gemeentelijke taken

Voor de uitvoering van gemeentelijke taken zijn dezelfde overgangsregels, algemene regels, vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden van toepassing als die waar Haarlemse bedrijven en bezoekende bedrijven zich aan moeten houden. Nog niet alle bedrijven waar de Gemeente Haarlem diensten van afneemt zijn voldoende geëlektrificeerd om de diensten aan te bieden in de nul-emissiezone. Een van de redenen waardoor de bedrijven nog niet gereed zijn is omdat er veel onduidelijkheid was over de details van de -landelijke- ontheffingen. Daarnaast zijn er voor veel gemeentelijke taken specifieke en vaak aangepaste voertuigen noodzakelijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor huisvuilvrachtwagens die door smalle straten moet kunnen manoeuvreren in Haarlem. De wagens dienen omgebouwd te worden zodat deze geschikt zijn voor smalspoor. Tevens zal de ontwikkeling voor smalspoor, gelet op de veel lagere bestelvolumes, veel kostbaarder zijn. Denk aan



de aangepaste batterijen en de cassis van de wagens. Deze financiële component, het pionieren in geëlektrificeerde wagens en het aanpassen van de huidige infrastructuur -lees voldoende laadpalen- zorgde voor de benodigde vertraging voor het implementeren van de geëlektrificeerde wagens bij de bedrijven. Dit kan doorwerken in de contractuele kosten voor de Gemeente Haarlem, de gemeenschappelijke heffingen, beperkingen van de diensten en daarmee uiteindelijk in de begroting. De consequenties hiervan worden in kaart gebracht en in het definitieve raadsstuk verwerkt.

5.3 De zonegrenzen blijven nu gelijk aan de milieuzone, maar latere aanpassing kan nodig blijken.

Bij het bepalen van de zonegrenzen is zoveel mogelijk met alle voertuigcategorieën rekening gehouden maar in de laatste optimalisatieslag lag de nadruk op de milieuzone voor vrachtwagens. Bestelwagens kunnen door hun kleinere omvang meer toegangswegen tot de zone kiezen dan vrachtwagens. Het aantal camera's wordt daarom op voorhand vergroot van 5 naar 10, waarbij een deel van de camera's regelmatig van positie wisselt, maar de praktijk kan aanleiding zijn dit later nog verder uit te breiden. Al kiest het college niet voor 100% effectiviteit vanwege de onevenredig hoge kosten van cordonbewaking op elke mogelijke toegangsweg tot de zone. Met eventuele uitbreiding wordt rekening gehouden in het beeldverwerkingssysteem.

Tevens kunnen die kleinere afmetingen van bestelwagens gemakkelijker leiden tot sluiproutes. Bij de behandeling in 2021 van het raadsbesluit tot invoering van de milieuzone voor vrachtwagens zijn zorgen geuit dat dit zou optreden langs de zonegrens aan de noordoostkant (via Waarderbrug, Transvaalstraat en dr. Leijdtstraat vice versa). Een voorstel vanuit raadsfracties om de grens noordelijker te leggen, bijvoorbeeld langs de Floresstraat of Zaanenstraat, haalde geen meerderheid. Het effect is in de praktijk niet waargenomen, wellicht omdat de Waarderbrug verboden is voor vrachtwagens en de genoemde straatjes ook erg smal zijn voor vrachtwagens.

Bestelwagens die de zone ontwijken zouden wellicht wel deze route kunnen kiezen. Het college heeft daarom een verplaatsing van de noordelijke grens nogmaals overwogen, maar acht dit op dit moment niet wenselijk gelet op de rechtszekerheid van bedrijven die daardoor onverwacht alsnog binnen de zone zouden komen te liggen. Het principebesluit sprak immers van *hetzelfde gebied*. Per 1-1-2025 wijzigen zou de anticipatietijd voor bedrijven in het uitbreidingsgebied erg kort maken.

Na de invoering van de nul-emissiezone zal de situatie in genoemde straten gemonitord worden en zo nodig zullen er maatregelen getroffen worden. Verlegging naar de Zaanenstraat of Floresstraat is dan een reële optie voor nadere besluitvorming.

6. Uitvoering

Planning

- Na vaststelling van de nota wordt deze vanaf 2 oktober 2023 gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd in de Publiekshal gedurende een periode van 7 weken, waarbinnen belanghebbenden hun zienswijze kunnen inbrengen, schriftelijk of per e-mail. De ter inzagelegging wordt via de gebruikelijke algemene kanalen en per brief aangekondigd aan voertuigbezitters, wijkraden, omliggende gemeenten, de provincie en (andere) stakeholders.

- Dit ontwerpbesluit wordt op 12 oktober besproken met de commissie Beheer.
- Na de periode van ter inzagelegging wordt de beantwoording van de zienswijzen verwerkt in een zienswijzennota. Deze zienswijzennota wordt als bijlage bij het raadsvoorstel tot invoering van de milieuzone vastgesteld door het college en gepubliceerd.
- Voorbereidingen voor de inrichting van de nul-emissiezone worden gestart in september 2023.
- Planning van de behandeling van het raadsvoorstel door de raad is februari 2024
- Het definitieve raadsbesluit tot invoering van de milieuzone wordt breed gecommuniceerd.
- Een ontwerp *Verkeersbesluit* wordt, inclusief het ontheffingenbeleid, vastgesteld en gepubliceerd zo snel mogelijk nadat het Rijk het verkeersbord wettelijk heeft vastgelegd. Naar verwachting is dit nu juli 2024 door de eerder besproken vertragingen in die vastlegging.
- De zone wordt van kracht per januari 2025, te beginnen met een gewenningsperiode van 4 maanden waarin niet beboet wordt, wel gewaarschuwd.
- Vrachtwagens van minder dan emissieklasse 6 worden wel beboet in de gewenningsperiode, omdat deze ook in de milieuzone niet toegestaan waren.
- Vanaf 1 mei 2025 wordt op alle regels gehandhaafd en beboet bij overtreding.

7. Bijlage

A: Kaart nul-emissiezone in Centraal Stedelijk Gebied Haarlem



Bijlage A: Nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in het Centraal Stedelijk Gebied Haarlem.

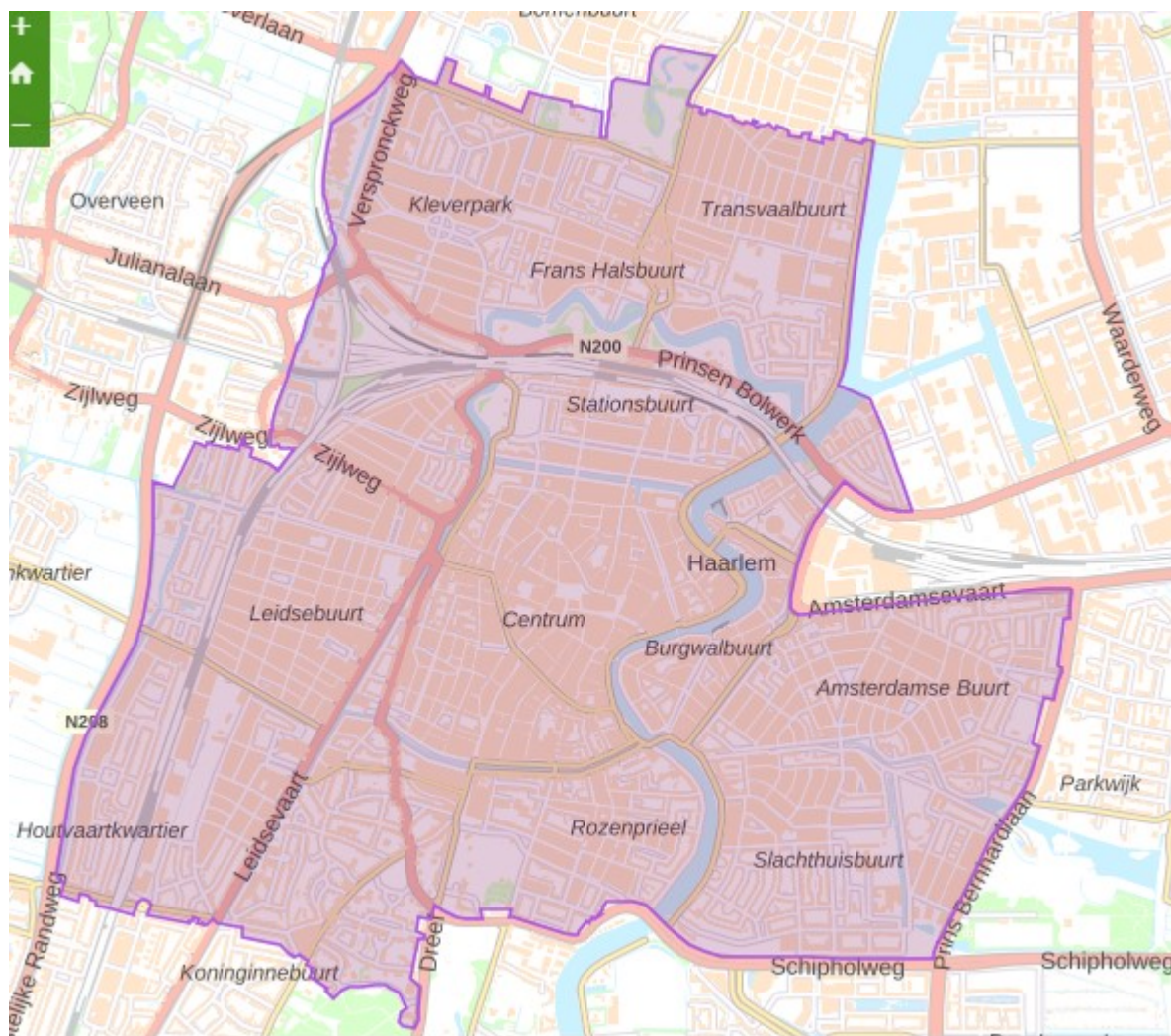


Fig. A-1. Nul-emissiezone vracht- en bestelwagens ingaand per 1-1-2025 in het Centraal Stedelijk Gebied van Haarlem.