veilig

Ontwerp-verkeersbesluit instellen nul-emissiezone Zwolle

Datum 18 juni 2024
Ons kenmerk ntb

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

overwegende:

dat de maatregelen die worden genoemd in dit besluit gelegen zijn binnen de gemeente Zwolle;

dat de in dit verkeersbesluit genoemde en aangeduide straten en wegen in beheer zijn bij de gemeente Zwolle;

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 de luchtkwaliteit;

dat op 21 november 2014 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (hierna: GDZES) is gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten;

dat op 19 juni 2017 de gemeenten Zwolle, Deventer en Enschede en de provincie Overijssel ook de GDZES ondertekenden;

dat het doel van de GDZES is om de uitstoot van CO2, NOx en fijnstof als gevolg van het stadsverkeer te minimaliseren en daarnaast door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast te willen beperken;

dat deze Green Deal past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek;

dat deze Green Deal als eerste doel heeft dat partijen gezamenlijk, ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken, activiteiten gaan ontplooien en opschalen om de beweging richting emissievrije stadslogistiek te versnellen;

dat deze maatregel onderdeel uitmaakt van het gesloten Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen;

dat het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 inzet op het vanaf 2025 invoeren van nul-emissiezones voor goederenvervoer in 30-40 gemeenten van Nederland, de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek;

dat dit gebeurt met het instellen van middelgrote nul-emissiezones voor vracht- en bestelauto’s in dertig tot veertig grotere gemeenten in Nederland, vanaf 2025;

dat deze afspraken een belangrijke aanjager zijn voor emissieloos transport in Nederland in 2050;

dat in het ‘besluit harmonisatie nul-emissiezones’ 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 onder andere betrekking heeft op de juridische vaststelling van nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto’s;

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

dat de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone moet worden aangegeven met verkeersbord C22c van bijlage 1 van het RVV 1990 en van toepassing is op emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's;

dat blijkens artikel 86c van het RVV 1990 een emissieloos voertuig een voertuig is zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z);

dat zowel het Rijk als provincie Overijssel ambities hebben vastgelegd op het gebied van emissieloze stadslogistiek;

dat in het BO-MIRT in 2019 is afgesproken dat in het landsdeel Oost-Nederland toegewerkt wordt naar het instellen van 7 nul-emissiezones Stadslogistiek in gemeenten en dat de provincie en het rijk gemeenten hierbij ondersteunt;

dat het Rijk en de provincies Gelderland en Overijssel samen optrekken in een landsdelige aanpak;

dat de gemeente Zwolle deelneemt aan het realiseren van deze afspraak;

dat invoering van de nul-emissiezone past in het Zwolse beleid en eerdere akkoorden waaraan de gemeente zich heeft verbonden zoals de GDZES;

dat de invoering van de nul-emissiezone bovendien is opgenomen in de mobiliteitsvisie 2020-2030 'Mobiliteit brengt Zwolle verder';

dat de gemeenteraad van de gemeente Zwolle op 23 november 2020 het voornemen heeft uitgesproken tot het instellen van het gebied binnen de stadsgrachten (incl. Noordereiland) als zero-emissiezone voor logistiek vervoer (bestel- en vrachtvervoer), met ingang van 1 januari 2025;

dat als onderdeel van dat besluit ook is ingestemd met de routekaart voor het vervolgproces en de verdere uitwerking van de voorgestelde zero-emissiezone;

dat in artikel 86e het RVV 1990 een vrijstellings- en overgangsregeling is vastgesteld om deze emissieloze stadsdistributie tussen 2025 en 2030, en met uitzondering van daarin bepaalde groepen voertuigen gefaseerd in te voeren;

dat de hierboven omschreven maatregelen aansluiten op de Kamerbrief van de Minister van Klimaat en Energie d.d. 26 april 2023 over de voorjaarsbesluitvorming Klimaat;

<u>Procedure en onderzoek</u>

dat het invoeren van de nul-emissiezone een noodzakelijk en geschikt instrument is om het doel van de GDZES om de uitstoot van CO2, NOx en fijnstof als gevolg van het

stadsverkeer sterk te reduceren en daarnaast een beperking van door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast te bereiken;

dat de gemeente Zwolle de landelijke lijn over de exacte spelregels van het invoeren van een nul-emissiezone volgt en zij zich conformeert aan de afspraken volgend op de landelijke harmonisatie van de Milieuzones en nul-emissiezones;

dat de invoering van deze nul-emissiezone past in een breder pakket van maatregelen die -na inventarisatie met lokale partijen, hun vertegenwoordigers en betrokken overheden- gerealiseerd worden in de periode tot 2030;

dat de gemeenteraad in november 2020 naast het uitspreken van het voornemen en het vaststellen van de grenzen, ook de routekaart Zero-emissie stadslogistiek heeft vastgesteld en daarmee het pad richting invoering van de nul-emissiezone voor Stadslogistiek in de binnenstad (binnen de stadsgrachten) per 1 januari 2025 is uitgezet;

dat met participatie van het Zwolse bedrijfsleven en andere belanghebbenden de haalbaarheid van de nul-emissiezone voor het bevoorradend verkeer in Zwolle is onderzocht en hieruit de routekaart is opgesteld;

dat de gemeente een effectenonderzoek heeft laten uitvoeren naar de invoering van een nul-emissiezone in Zwolle;

dat hieruit blijkt dat de effecten van het invoeren van de nul-emissiezone in combinatie met de autonome, landelijke ontwikkeling van het wagenpark zorgt voor een reductie van met name de CO2 uitstoot en concentraties in de binnenstad van Zwolle;

dat de voornaamste bijdrage aan eerdergenoemde verlaging veroorzaakt wordt door de verwachte autonome, landelijke ontwikkeling en dat de maatregel nul-emissiezone in de binnenstad van Zwolle een kleinere bijdrage levert;

dat de effecten op de concentraties van andere stoffen relatief beperkt blijven;

dat eventuele verkeerseffecten tevens onderzocht zijn in het effectenonderzoek en dat blijkt dat enige omrijdeffecten verwacht kunnen worden aan de zuidzijde van de binnenstad;

dat de Eekwal binnen de nul-emissiezone komt en daarmee voor bedrijfs- en vrachtvoertuigen die niet voldoen aan de eisen, niet meer beschikbaar is als doorgaande route waardoor deze voertuigen een alternatief, vermoedelijk via de Emmawijk en Burgemeester van Rooijensingel, gaan gebruiken;

dat een nul-emissiezone voor Stadslogistiek in totaliteit bijdraagt aan het reduceren van verkeersemissies en bijdraagt aan de realisatie van de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2020 - 2030;

dat de door de gemeente beoogde maatregel nul-emissiezone in lijn is met het tijdelijk landelijk besluit harmonisatie milieuzones en daardoor de maatregel gelijk is aan die in andere deelnemende gemeenten;

Datum ntb
Ons kenmerk ntb

Belangenafweging
dat de maatregel desondanks potentieel gevolgen heeft voor de mobiliteit en bereikbaarheid van diverse bewoners en ondernemers van de gemeente die afhankelijk zijn van bedrijfs- of vrachtvoertuigen in de vastgestelde nul-emissiezone;

dat de gemeente een proces heeft ingericht waar ondernemers als belanghebbenden bij zijn betrokken en waarbij het uitdragen en binnenhalen van informatie en het stimuleren en activeren van de belanghebbenden om de gestelde klimaatdoelen te behalen, centraal stond;

dat het daarbij van belang was -en nog steeds is- dat ondernemers en overige belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken bij de implementatie van de nul-emissiezone zodat zij ook vroegtijdig worden gestimuleerd om na te denken over de vervanging van of investering in nieuwe voertuigen;

dat tijdens het proces van de omgevingsanalyse meerdere knelpunten, zoals bijvoorbeeld de beschikbaarheid en betaalbaarheid van geschikte voertuigen, de economische bedreigingen voor kleine ondernemers/ZZP'ers, de beperking van toegangsmogelijkheden voor zwaar bouwverkeer en de economische gevolgen voor ondernemers in de ambulante handel zijn benoemd en besproken;

dat ter ondersteuning van deze belangen andere logistieke concepten mogelijk zijn en onderzocht worden zoals de inzet van andere transportmogelijkheden zoals e-vrachtfietsen of e-bestelbussen, gebruik van hubs, of stimuleren van deelconcepten, zodat één op één vervanging door eigen elektrische voertuigen niet altijd direct nodig is;

dat ter ondersteuning van de ondernemers mogelijke alternatieven gebundeld zijn in een menukaart waardoor het voor ondernemers eenvoudig is om kennis te maken met alternatieven en ook op de hoogte te zijn van subsidiemogelijkheden bij de vervangingsopgave;

dat voor een succesvolle implementatie gebleken is dat uitzonderingen op de beoogde maatregelen mogelijk moeten zijn en derhalve voor specifieke groepen en voertuigtypes ontheffingen en vrijstellingen worden verleend;

dat voor de nul-emissiezone wordt uitgegaan van de overgangsregeling dat met het 'besluit harmonisatie nul-emissiezones' van 29 oktober 2019 en de daarbij horende wijziging van het RVV 1990 is vastgelegd;

dat daarnaast wordt aangesloten bij het landelijk ontheffingenkader waarin gezorgd wordt voor een uniforme, landelijke ontheffingenstructuur;

dat een landelijk Centraal Loket wordt ingericht voor het verlenen van ontheffingen voor bedrijfs- en vrachtauto's;

dat de gemeente Zwolle in juni 2023 een intentie-besluit heeft genomen om de ontheffingverlening voor de nul-emissiezone voor Stadslogistiek via het landelijke Centraal Loket te laten lopen;

dat binnen deze nul-emissiezone in de periode van 2025-2030 een toelatingsbeleid voor bedrijfs- en vrachtauto's zal worden gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen;

dat de gemeente Zwolle beleidsregels voor ontheffingverlening vast gaat stellen die overeenkomen met de landelijke afgestemde beleidsregels voor het Centraal Loket en waarnaar gehandeld wordt bij het verlenen van verschillende vormen van ontheffingen;

Handhaving
dat de nul-emissiezone op straat, conform artikel 86e van het RVV 1990, wordt vormgegeven door middel van het plaatsen van begin/einde zonebord C22c met het bijbehorende onderbord;

dat naast de bebording geen fysieke maatregelen worden genomen die de doorgang van bedrijfs- en vrachtauto's die niet voldoen aan de voorwaarden behorende bij de nul-emissiezone belemmert;

dat het hierdoor aannemelijk is dat de kans op het negeren 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 beoogde doelen binnen het betrokken gebied;

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

dat om het gewenste effect van het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's te behalen het noodzakelijk is om de maatregel efficiënt en effectief 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 stilstaand verkeer, alsmede 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 de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor bedrijfs- en vrachtauto's, zoals -in dit geval- de nul-emissiezones;

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

dat daarom voor handhaving van de maatregel wordt ingezet op camerahandhaving met statische camera's;

dat vanaf invoering van de maatregel een periode wordt aangehouden voor communicatie en waarschuwing, alvorens wordt overgegaan tot handhaving;

dat het gebruik van statische camera's ten behoeve van handhaving op de nul-emissiezone in de openbare ruimte wordt aangeduid doormiddel van het plaatsen van borden met het symbool 'camera' onder de zoneborden zero-emissiezone;

Uitvoering
dat door middel van het plaatsen van bord C22c van bijlage 1 van het RVV 1990 de nul-emissiezone wordt aangeduid rondom de binnenstad van Zwolle en dat daarmee bedrijfs- en vrachtauto's uit dit gebied worden geweerd waarbij een uitzondering wordt gemaakt voor emissieloze voertuigen;

dat daarbij een overgangsfase van 5 jaren geldt waarin gaandeweg steeds strengere emissie-eisen aan de betrokken voertuigen worden gesteld met als doel dat in 2030 binnen dit gebied zich alleen nog emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's bevinden;

dat het gebied waarin de betrokken wegen zijn gelegen waarop deze maatregel van kracht is, is weergegeven op de in dit besluit opgenomen situatieschets;

dat op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

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

dat door maatregelen als het tijdig nemen van het intentiebesluit, het vroegtijdig informeren en in gesprek gaan met belanghebbenden, het instellen van beleidsregels voor ontheffing en het aansluiten op de maatregelen in het 'besluit harmonisatie nul-emissiezones' de gevolgen voor belanghebbenden ten aanzien van het waarborgen van de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk worden beperkt;

dat in het licht van de maatregel nul-emissiezone en de beleidsambities en doelstelling waarop deze maatregel gestoeld is, het waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht;

dat op grond van artikel 24 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer overleg is gepleegd met de korpschef van het landelijk politiekorps, in deze vertegenwoordigd door zijn gemachtigde de verkeersspecialist Politie Oost-Nederland, en deze positief geadviseerd heeft op de voorgenomen verkeersmaatregelen;

dat de hiervoor beschreven verkeersmaatregelen uitgevoerd worden, zoals op de bij dit besluit gevoegde bijlagen staat aangegeven.

veilig

Datum ntb
Ons kenmerk ntb

gelet op:
- de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW);
- de bepalingen van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- de bepalingen van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

besluiten:

Het college van burgemeester en wethouders van Zwolle is voornemens om:
- door middel van het plaatsen van de begin/einde zoneborden C22c en C22d van bijlage 1 van het RVV 1990 een geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone in te stellen waarbij middels een onderbord model C22c1 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan.
- de bovengenoemde begin/einde zoneborden op de ondergenoemde locaties te plaatsen zodat een gesloten nul-emissiezone ontstaat die de binnenstad omvat;
    - Kamperpoortenbrug
    - Nieuwe Havenbrug
    - Sassenpoortenbrug
    - Stenenpijpbrug
    - Dijkstraat
- een en ander zoals is aangegeven op de in dit besluit opgenomen situatieschets;
- te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet-opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing;
- deze maatregelen in te laten gaan op 1 januari 2025.

het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris, de burgemeester

Dick Emmer Peter Snijders

Publicatie

Zwolle

veilig

Datum ntb
Ons kenmerk ntb

Bekendmaking van het verkeersbesluit geschiedt digitaal door publicatie in het Gemeenteblad van 20 juni 2024. (**www.officielebekendmakingen.nl).**

Ter inzage
Het besluit ligt zes weken ter inzage bij de afdeling Leefomgeving en Mobiliteit, Lübeckplein 2 in Zwolle. Om de stukken in te zien kunt u een afspraak maken via telefoonnummer 14038.

Zienswijze
Iedereen kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken na publicatiedatum een zienswijze indienen. Een zienswijze moet in ieder geval worden voorzien van een datum, naam en adres van de indiener, omschrijving van het ontwerpbesluit waarover een zienswijze wordt ingediend en de gronden van de zienswijze. De zienswijze kan worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle, postbus 10007, 8000 GA Zwolle.

Inlichtingen
Voor inlichtingen over dit besluit en de procedure kunt u zich wenden tot mevrouw A.J. Troost-Compagner van de gemeente Zwolle, mail: A.Troost-Compagner@zwolle.nl.