



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief? Waarom nu voorgelegd?

Op 1 december 2020 bent u geïnformeerd over het commitment dat de gemeente Rotterdam samen met 56 partijen uit de logistieke sector is aangegaan in het Convenant Zero Emissie Stadslogistiek (Convenant ZES), (20bb14622). In dit convenant is samen met de logistiek sector afgesproken om op 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in te voeren. In deze brief wordt u verder geïnformeerd over de voorgenomen invoering van deze zero-emissiezone.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

1. Coalitieakkoord Eén stad;
2. Stappenplan Zero Emissie Stadslogistiek (juli 2019, college B&W);
3. Aanpak Nul Emissie Mobiliteit (november 2019, college B&W);
4. Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (februari 2020, gemeenteraad);
5. Convenant Zero Emissie Stadslogistiek (december 2020, college B&W);
6. Omgevingsvisie. De veranderstad (december 2021, gemeenteraad);
7. Klimaat Actieplan Rotterdam (juni 2023, gemeenteraad).

Toelichting:

Aanleiding

Door de groei van het aantal inwoners van Rotterdam en ontwikkelingen zoals toenemende bestellen via internet, groeit het aantal logistieke bewegingen in de stad. Deze bestel- en vrachtauto's hebben negatieve invloed op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid en zijn een grote veroorzaker van vervuilde lucht en CO₂ uitstoot.

Gezamenlijke aanpak

Sinds 2014 werkt gemeente Rotterdam vanuit het platform Logistiek 010 samen met bedrijven en kennisinstellingen (inmiddels bijna 3000 leden) in de stad om de stadslogistiek slimmer en schoner te maken. Minder bestel- en vrachtauto's in de stad en geen uitstoot van schadelijke gassen. Hiertoe wordt op 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's ingevoerd.



Hierbij wordt zowel samengewerkt met 75 partijen uit de logistieke sector als ook met het Rijk en 28 andere gemeenten.

Ontwerp-verkeersbesluit

In het Ontwerp-verkeersbesluit 'Zero-emissiezone Rotterdam' is opgenomen een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's op 1 januari 2025 in te voeren. De zero-emissiezone omvat grofweg het stedelijke gebied binnen de ring van Rotterdam waarin alleen uitstootvrije bestel- en vrachtauto's zijn toegestaan. De exacte omvang van de zero-emissiezone is in bijlagen 1 en 2 van het ontwerp-verkeersbesluit opgenomen. De nieuwe zero-emissiezone vervangt de huidige milieuzone Stad Rotterdam.

Gezien de impact van het verkeersbesluit op ondernemers die in Rotterdam wonen en werken heeft ons college besloten een uitgebreide voorbereidingsprocedure, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure op basis van afdeling 3.4 van de algemene wet bestuursrecht, van toepassing te verklaren. Het ontwerp-verkeersbesluit wordt zes weken ter inzage gelegd en eenieder kan hier zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen op indienen. Van de ingediende zienswijzen wordt een zienswijzenrapportage gemaakt die aanleiding kan geven tot het aanpassen van het ontwerpbesluit. Het definitieve verkeersbesluit en ontheffingsregels worden naar verwachting begin 2024 door het college vastgesteld, waarna u hierover wordt geïnformeerd.

Communicatie, overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen

Sinds 2020 zijn partijen die te maken gaan krijgen met de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's, zoals voertuigeigenaren, via verschillende kanalen geïnformeerd, zowel via het Rijk als via de gemeente Rotterdam zelf. Het moet daarnaast voor ondernemers ook haalbaar zijn om aan de regels van de zero-emissiezone te kunnen voldoen. De Rijksoverheid, gemeenten en brancheorganisaties hebben daarom gezamenlijk op basis van afschrijvingstermijnen en logische investeringsmomenten een overgangsregeling bepaald. Voor voertuigen met een datum van eerste toelating vóór 1 januari 2025 zijn de onderstaande overgangsregeling opgenomen in de wet:

- Bedrijfsauto's emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de zero-emissiezone;
- Bedrijfsauto's emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de zero-emissiezone;
- Opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2030 hebben toegang tot de zero-emissiezone;
- Overige vrachtauto's emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 tot 1 januari 2030 hebben toegang tot de zero-emissiezone.

Daarnaast zijn in de wet een aantal voertuigcategorieën vrijgesteld. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder, voor rolstoelen toegankelijke voertuigen en enkele type vrachtauto's hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de zero-emissiezone.

Tot slot zijn er samen met andere gemeenten en het Rijk afspraken gemaakt om zoveel mogelijk dezelfde ontheffingsmogelijkheden beschikbaar te stellen. Dat zijn in ieder geval de volgende ontheffingen:

- Dagontheffingen: 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de zero-emissiezone Rotterdam;
- Ontheffing vanwege lange levertijd uitstootvrij voertuig;
- Ontheffing vanwege dreigend faillissement;



- Ontheffing voor bijzondere voertuigen die jonger zijn dan 13 jaar: kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Voertuigen van gehandicapten die zijn aangepast voor minimaal 500,- euro;
- Ontheffing vanwege het niet beschikbaar zijn van een uitstootvrij vervangend voertuig;
- Plug-in hybride vrachtauto;
- Aanvullend op de overgangsregeling voor 'overige vrachtauto's': ontheffing voor deze categorie vrachtauto's met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020;
- Bestel- en vrachtwagens van particulieren;
- Ontheffing op basis van hardheidsclausule.

De voorwaarden om in aanmerking te komen voor deze ontheffingen worden op dit moment nader uitgewerkt en worden definitief vastgelegd in het ontheffingenbeleid, dat tegelijk met het definitieve verkeersbesluit wordt vastgesteld.

Milieu- en maatschappelijke effecten

Uit de rapportage van DCMR Milieudienst Rijnmond, 'Onderzoek effect ZE-zone', augustus 2023 (bijlage 3 van het ontwerp-verkeersbesluit) blijkt dat een zeer positief effect te verwachten is op de verlaging van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en voor het klimaat (CO₂-reductie). Ook levert het instellen van de zero-emissiezone een aanzienlijke verbetering op van de luchtkwaliteit.

Binnen de zero-emissiezone wordt circa 13% van alle voertuigkilometers afgelegd door bestel- en vrachtauto's. Dit relatief kleine aandeel binnen het totale verkeer levert in verhouding een groot en meer dan evenredig effect op reductie van de uitstoot van CO₂ (24%) en NO_x (80%) in 2030. Ook de luchtkwaliteit lokaal op drukke wegen wordt flink verbeterd. De verwachting is dat langs drukke wegen de verkeersbijdrage van de stikstofdioxide (NO₂) met 50% zal afnemen als gevolg van de zero-emissiezone. Bij het huidige luchtkwaliteit knelpunt Maastunnel zuidzijde, het punt in Rotterdam met de hoogste uitstoot door verkeer, is dit een daling van 6 µg/m³. Op basis van het DCMR-rapport wordt geconcludeerd dat het instellen van de zero-emissiezone een zeer effectieve maatregel is voor de verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat en een significante bijdrage levert aan de nationale en gemeentelijk doelstellingen.

Uit de rapportage van Buck Consultants International (BCI), 'Effectstudie ZE-zone bestel- en vrachtauto's Rotterdam', augustus 2023 (bijlage 4 van het ontwerp-verkeersbesluit) blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de zero-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten door de gemeente Rotterdam en het bedrijfsleven, als gevolg van de zero-emissiezone zijn 352,2 miljoen euro. Dit is het totale verwachte effect binnen zero-emissiezone plus de uitstralingseffecten buiten de zero-emissiezone en de gemeente Rotterdam.

Intentieovereenkomst Centraal Loket

Gemeenten, Rijksoverheid en brancheorganisaties hebben afspraken gemaakt over de wijze waarop gezamenlijk toegewerkt wordt naar de zero-emissiezones. Eén van die afspraken is dat gemeenten en het Rijk samenwerken aan een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem, uit te voeren door een Centraal Loket. Een Centraal Loket maakt het ontheffingsproces eenduidig voor de aanvragende ondernemers en vermindert de administratieve lasten.



Om de Rotterdamse deelname aan het Centraal Loket te bekrachtigen heeft uw college de bijgevoegde intentieovereenkomst Centraal Loket ondertekend.

Ondersteuning van ondernemers

Ondernemers kunnen een gratis adviesgesprek op maat bij de gemeente Rotterdam aanvragen. Inmiddels zijn er meer dan 900 adviesgesprekken gevoerd. Sinds 2022 is het ook mogelijk om een gratis laadscan uit te laten voeren. Daarbij heeft de gemeente Rotterdam in de afgelopen jaren ondernemers ondersteund bij het opzetten van vernieuwende logistieke concepten met de subsidieregeling LabZES. Vanuit de Rijksoverheid zijn de subsidies SEBA en AanZet beschikbaar om ondernemers financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen, heeft in haar brief van 13 juni 2023 aan de tweede kamer tevens een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. De verwachting van de staatssecretaris is dat deze begin van 2024 gereed zal zijn.

Oplaaadinfrastructuur

Het steeds groter wordende elektrisch wagenpark, vraagt om voldoende laadpunten. Met ondernemers werken we aan het uitbreiden van laadpunten op bedrijventerreinen en op eigen terreinen van bedrijven. In Rotterdam is op dit moment, met uitzondering van enkele locaties in het havengebied, voldoende netcapaciteit voor de uitbreiding van laadpunten en is er vooralsnog geen sprake van netcongestie.

Mocht als gevolg van netcongestie niet tijdig voldoende laadpunten beschikbaar zijn en voertuigen niet tijdig verschoond kunnen worden, kunnen door middel van ontheffingen niet-elektrische voertuigen worden toegelaten in zero-emissiezone.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

- Voor de uitvoering van het definitieve verkeersbesluit wordt het handhavingssysteem en de bebording gerealiseerd. De totale kosten zijn ingeschat op 4,5 miljoen euro, verspreid over de periode 2023 tot en met 2025, met het zwaartepunt in 2024. Deze investering is gedekt uit het Duurzaamheid Transitie Budget, uit het Energie Transitie Budget en uit de Rijksregeling Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord.
- De exploitatielasten vanaf 2025 worden geschat op jaarlijks 220.000 euro. Deze exploitatielasten worden gedekt uit de middelen die structureel beschikbaar zijn voor de huidige milieuzone en per 2025 vrijvallen omdat de milieuzone dan vervangen wordt door de zero emissiezone.
- De uitgebreide voorbereidingsprocedure wordt door de afdeling Mobiliteit van het cluster Stadsontwikkeling verzorgd. Waar nodig wordt juridische ondersteuning gevraagd bij de afdeling Juridische diensten van het Cluster BCO.

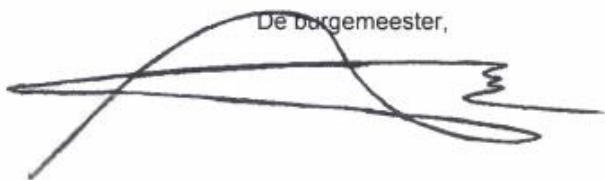


- In de Intentieovereenkomst Centraal Loket is sprake van een inspanningsverplichting ter nakoming van hetgeen in de Intentieovereenkomst is opgenomen. Het is niet in rechte afdwingbaar.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Ontwerp-verkeersbesluit 'Zero-emissiezone Rotterdam'
2. Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen zero-emissiezones