

## 2024-06-11 West, Noordwest, Noordoost, Oost, Binnenstad en Zuidwest, Nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto

Kenmerk: 11900768

Betreft: het vaststellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's

Burgemeester en Wethouders van Utrecht delen mee dat zij het voornemen hebben om een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te stellen;

**dat**

het voornemen is de hierna volgende verkeersmaatregelen vast te stellen;

**dat**

de hierna te noemen wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom van deze gemeente en bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn;

**dat**

met deze verkeersmaatregel de door het verkeer veroorzaakte overlast, (geluid)hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer voorkomen of beperkt wordt (art. 2 lid 2a Wegenverkeerswet (WVV));

**dat**

op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

**dat**

onder andere vanwege het belang van gezonde lucht in Utrecht al vanaf 2007 een milieuzone vrachtauto's en vanaf 2015 ook een milieuzone personen- en bedrijfsauto's is ingevoerd;

**dat**

in 2014 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) is gesloten tussen verschillende gemeenten (waaronder Utrecht), vertegenwoordigers van bedrijfsleven en belangenorganisaties en de Rijksoverheid, met als doel dat in 2025 de stadskernen van de bij de green deal aangesloten gemeenten in Nederland emissievrij worden beleverd;

**dat**

in het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 afgesproken is om vanaf 2025 nul-emissiezones in te voeren voor goederenvervoer in de 30-40 grootste gemeenten;

**dat**

in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek de volgende basisafspraken zijn gemaakt:

- Alle nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet, moeten nul-emissie aan de uitlaat zijn om de nul-emissiezone in te mogen;
- Alle bedrijfs- en vrachtauto's die de nul-emissiezone inrijden vanaf 1 januari 2030 nul-emissie zijn;
- Gemeenten minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de nul-emissiezone aankondigen;

**dat**

een gemeente tussen 2020 en 2025 voor personen- en bedrijfsauto's een gele of groene milieuzone kan invoeren. In Utrecht is in 2021 een groene milieuzone ingevoerd, waarmee personen- en bedrijfsauto's die rijden op diesel tot en met emissieklasse 3 (tot circa 2006) worden geweerd in de zone. Vanaf 2025 wordt het toegangsregime strenger (blauwe milieuzone, emissieklasse 4 ook geweerd);

**dat**

het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 26 oktober 2021 met zaaknummer 9084806, gepubliceerd op 1 november 2021 in het Gemeentebblad, onder andere heeft besloten met ingang van 1 januari 2022 de paarse zone (emissieklasse 6 en hoger) in te stellen voor vrachtauto's en autobussen;

**dat**

in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) bepaald is dat de nul-emissiezone uitsluitend van toepassing is op bedrijfsauto's en vrachtauto's. Een gemeente kan beslissen of de nul-emissiezone in plaats van de milieuzone komt, of naast de milieuzone blijft bestaan. Daarbij besluit de gemeente hoe groot de zone wordt en welke voertuigcategorieën daaronder komen te vallen;

**dat**

in het RVV 1990 een overgangsregeling is opgenomen voor bepaalde bedrijfs- en vrachtauto's en daarnaast is vastgesteld welke voertuigen in aanmerking komen voor een vrijstelling of ontheffing;

**dat**

het college van burgemeester en wethouders van Utrecht op 14 februari 2024 een ontwerpverkeersbesluit gepubliceerd heeft omtrent het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in Utrecht;

## Achtergrond

### dat

de uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) een groot gezondheidsrisico vormt. Deze stoffen veroorzaken onder andere luchtwegklachten en hart- en vaatziekten. Dit geldt in hogere mate voor mensen met hart- en longziekten en andere kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Volgens berekeningen van het RIVM leefde de gemiddelde Utrechter in 2016 9,7 maanden korter door de luchtverontreiniging in de stad. Een groot deel van de luchtverontreiniging wordt veroorzaakt door wegverkeer. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Utrecht nog schoner te maken;

### dat

de gemeenteraad bij besluit van 10 december 2020 in principe besloten heeft voor invoering van een nul-emissiezone voor vrachtauto's en bedrijfsauto's, vanaf 2025, in het huidige milieuzonegebied (conform de afspraken in het Raamwerk Zero Emissie Stadsdistributie).

In de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (vastgesteld op 10 december 2020) heeft de gemeenteraad beschreven hoe de luchtkwaliteit in Utrecht verbeterd wordt. De ambitie uit de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma richt zich op het versneld behalen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005. Om deze te halen is de milieuzone voor personenauto's en bedrijfsauto's aangescherpt naar emissieklasse 4 in 2021, voor vrachtauto's in 2022 aangescherpt naar emissieklasse 6 en voor autobussen ingesteld naar emissieklasse 6 (in 2022). Daarnaast zijn maatregelen genomen om houtstook te verminderen en wordt onderzocht hoe de uitstoot van mobiele werktuigen verminderd kan worden;

### dat

de WHO de advieswaarden uit 2005 stevig heeft aangescherpt op 22 september 2021. In het coalitieakkoord 2022-2026 staat dat we streven naar het bereiken van de WHO-advieswaarden-2021;

### dat

de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's onderdeel is van een breder pakket aan maatregelen. Een nul-emissiezone maakt het mogelijk – als regulerende maatregel – om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad. De maatregel draagt samen met de andere maatregelen bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Dit is in het belang van de gezondheid van alle bewoners, ondernemers en bezoekers in Utrecht. Ook levert de transitie van 'fossiel' naar emissieloos wegverkeer een bijdrage aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Utrecht. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering die ook in Utrecht zichtbaar zijn op termijn verminderd. Daarmee vormt de nul-emissiezone een belangrijke stap om Utrecht klimaatneutraal te maken. Het gemotoriseerd verkeer (met varen en mobiele werktuigen) zorgt voor grofweg 20 procent van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Utrecht (bron: Uitvoeringsagenda uitstootvrij mobiliteit, 2023, pagina 3). Daarvan is 22% afkomstig van bedrijfs- en vrachtauto's (bron: TNO-rapport Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023, pagina 4);

### dat

het versneld behalen van de advieswaarden voor gezonde lucht van de WHO het effect is dat we met luchtmaatregelen, waaronder invoering van de nul-emissiezone stadslogistiek, beogen. Daarmee worden zowel de luchtkwaliteit als de volksgezondheid verbeterd;

**dat**

uit onderzoek van Royal HaskoningDHV (de dato 9 maart 2020) blijkt dat het weren van oude dieselveertuigen een (kosten)effectieve maatregel is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Een zeer klein percentage van de dieselauto's stoot onevenredig veel schadelijke stoffen uit. Door deze voertuigen te (blijven) weren, verbetert de luchtkwaliteit in het gebied waar de milieuzone/nul-emissiezone geldt. Door het uitstralings-effect geldt dit ook in de wijken daar omheen. Hierdoor wordt de lucht gezonder in een groter deel van de stad en daarvan profiteren veel Utrechtse inwoners, ondernemers en bezoekers;

### **Effecten luchtkwaliteit en klimaat**

**dat**

Royal HaskoningDHV de effecten onderzocht heeft van de in het uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' aangekondigde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025. Het volledige onderzoek 2024 is aan dit ontwerpverkeersbesluit toegevoegd als Bijlage 1.

Door het instellen van een nul-emissie zone voor bedrijfs- en vrachtauto's neemt de uitstoot van deze voertuigen binnen de grenzen van de zone af. Ook buiten de grenzen neemt de uitstoot af. De effecten zijn in beeld gebracht voor het jaar 2030. Dit is het jaar dat voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's op basis van de huidige inzichten geen overgangsregelingen meer gelden voor voertuigen met een verbrandingsmotor. Dat betekent dat in 2030 de meeste voertuigen geweerd worden en van daaruit de grootste effecten te verwachten zijn.

Uit de rapportage blijkt dat door het volledig weren van 'fossiele' bedrijfsauto's in 2030 de uitstootafname van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) ten opzichte van de situatie in 2030 zonder nul-emissiezone afneemt met 24% binnen de nul-emissiezone. De afname van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) betreft 9%. Voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot geldt een afname van 6% ten opzichte van de situatie in 2030 zonder nul-emissiezone. Voor fijnstof PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> geldt respectievelijk een afname van 3% en 8%;

**dat**

betekent dat deze maatregel fors bijdraagt aan het terugdringen van de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden en CO<sub>2</sub> en daarmee aan het bereiken van de doelstelling van 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' en aan de ambitie in het coalitieakkoord om te streven naar de aangescherpte WHO advieswaarden van 2021;

**dat**

uitstootvrije voertuigen daarnaast minder motorgeluid produceren dan voertuigen met benzine of dieselmotoren en zodoende ook een bijdrage leveren aan de reductie van wegverkeersgeluid waardoor de leefbaarheid in de stad zal verbeteren en een prettiger en gezonder verblijfsgebied ontstaat.

Uit het rapport van RHDHV: "Als het over geluidhinder gaat, dan is het niet aannemelijk dat invoering van een ZE-zone voor bedrijfs- en vrachtauto's tot negatieve geluidseffecten leiden op wegen waar niet harder dan 50 km/u gereden wordt. Vanwege het ontbreken van motorgeluid bij voertuigen zonder verbrandingsmotor is een vermindering van geluid te verwachten, ook al blijft er sprake van bandengeluid. De netto geluidreductie is afhankelijk van de rijsnelheid: bij 50 km/u zal die reductie minimaal tot niet waarneembaar zijn. Bij lagere rijsnelheden en bij piekgeluiden ('single events') kan het geluid meer gereduceerd worden, in de orde van grootte van 3 à 4 dB";

**dat**

gelet op het bovenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wegenverkeerswet;

### **Omvang van de zone**

**dat**

in 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' ervoor gekozen is om de omvang van de nul-emissiezone in lijn te brengen met de huidige grenzen van de milieuzone voor personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's en autobussen. In het RHDHV-rapport 'Effecten van luchtkwaliteitsmaatregelen gemeente Utrecht' (BG4179TPRP2003091518, maart 2020), dat de onderlegger en onderbouwing vormt voor de maatregelen in 'Utrecht kiest voor gezonde lucht', is aangegeven dat de omvang van een nul-emissiezone in de Green Deal ZE Stadslogistiek wordt omschreven als 'stadscentrum' en in het landelijke Klimaatakkoord als 'middelgroot'. De omvang van de huidige Utrechtse milieuzone is (globaal) het stadscentrum.

Om helderheid aan ondernemers, bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de nul-emissiezone per 2025, is het aanhouden van de grenzen van de reeds bestaande milieuzone van groot belang. Als de grenzen van deze zones samenvallen biedt dat duidelijkheid voor de weggebruiker;

### **Overgangsregeling en vrijstellingen**

**dat**

de Rijksoverheid er waarde aan hecht om de nul-emissiezone in Nederland zo in te voeren dat ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bedrijfs- en vrachtauto. Daarom zijn per 1 juli 2023 in artikel 86e van het RVV 1990, gepubliceerd in Staatsblad 2023 nummer 241, de volgende overgangsregelingen opgenomen:

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

**dat**

uit de landelijke regelgeving volgt dat de volgende specifieke voertuigcategorieën per 1 januari 2025 vrijgesteld zijn. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissie zone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;

Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen; Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;

Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15,16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in;

## **Ontheffingenbeleid**

### **dat**

naast dit verkeersbesluit nul-emissiezone het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's en milieuzone voor personenauto's Gemeente Utrecht 2025, vastgesteld wordt. Het ontheffingenbeleid voor de nul-emissiezone is voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. In het ontheffingenbeleid geeft het college invulling aan haar bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing nul-emissiezone. In de beleidsregels staat omschreven aan wie het college een ontheffing kan verlenen en aan welke vereisten daartoe voldaan moet worden. Hiermee borgt het college dat aanvragen voor een ontheffing op uniforme en transparante wijze worden getoetst;

### **dat**

uit de vele gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en de inspraakreacties op de verschillende verkeersbesluiten van de steden die een ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone ter inzage hebben gelegd, is naar voren gekomen dat voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) de afschrijvingstermijn langer blijkt dan de wettelijke overgangsregeling toelaat. Dit geldt in het bijzonder voor ondernemers waarvan het voertuig niet veel kilometers maakt en daardoor een langere afschrijvingstermijn heeft, zoals dat bij kleinere niet-transport ondernemers veelal het geval is.

Aanvullend op de ontheffingen die in het ontwerpverkeersbesluit zijn opgenomen is op landelijk niveau door de partijen van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zoals de gemeenten en brancheorganisaties gezamenlijk besloten om voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) eenmalig een aanvulling te maken op de wettelijk geldende overgangsregels. Deze aanvulling bestaat eruit dat niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020 met een algemene ontheffing toegang hebben tot de nul-emissiezone tot 1 januari 2028.

Het college van oordeel is dat daarmee een gelijk speelveld ontstaat voor de groepen "overige vrachtauto's" en opleggertrekkers zonder dat daarbij de prikkel om te verschonen wordt weggenomen en er ook rekening wordt gehouden met ondernemers die al wel deels overgestapt zijn op schone niet-opleggertrekkers. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om in uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep te doen op de hardheidsclausule;

### **dat**

te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtauto's zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet oplegger-trekkers 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;

### **Subsidiemogelijkheden**

#### **dat**

bovenop fiscale voordelen zoals de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) er twee landelijke subsidieregelingen voor ondernemers zijn die een nieuwe, volledig emissieloze bedrijfs- of vrachtauto kopen of leasen. Dat zijn de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET);

### **Communicatie**

#### **dat**

circa 30 gemeenten in Nederland per 1 januari 2025 een nul-emissie zone invoeren voor bedrijfs- en vrachtauto's. De lokale communicatie is daarom zo veel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid. De landelijke communicatie omvat onder andere het versturen van informatiebrieven door de RDW aan alle eigenaren van voertuigen die mogelijk te maken krijgen met de nieuwe regels en het informeren van internationale bedrijven die goederen naar Nederland vervoeren. Ook is er een on- en offline-communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatie-website gelanceerd ([www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl) en [www.opwegnaarzes.nl/bedrijven](http://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven)).

Om de ondernemers in Utrecht tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de nul-emissiezone in Utrecht, heeft de gemeente als aanvulling op de landelijke communicatie ook lokaal communicatie-inspanningen verricht. Zo is na vaststelling van het luchtkwaliteitsbeleid en - uitvoeringsprogramma Utrecht kiest voor gezonde lucht in 2020 breed gecommuniceerd over de voorgenomen maatregelen, waaronder het invoeren van een nul-emissiezone stadslogistiek. Gebruikte communicatiemiddelen waren onder andere een persbericht, de digitale nieuwsbrief, sociale media en de website [utrecht.nl/gezondelucht](http://utrecht.nl/gezondelucht).

Ook bij de aanscherpingen van de milieuzone in 2021 en 2022 is verwezen naar de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's vanaf 2025. In 2023 zijn promotieteams ingezet op locaties waar veel ondernemers met een bedrijfs- of vrachtauto aanwezig waren, om ze direct te informeren. Daarnaast zijn er bijeenkomsten georganiseerd voor specifieke doelgroepen zoals markthandelaren en was de gemeente Utrecht aanwezig bij georganiseerde (branche)bijeenkomsten waar ondernemers samenkwamen. Daarnaast is in februari 2024 een brief verstuurd naar alle ondernemers in bezit zijnde van een bedrijfs- of vrachtauto waarin zij zijn ingelicht over de nieuwe regels die er aan komen voor hun voertuig.

De gemeente Utrecht biedt daarnaast informatie aan rondom het overstappen op emissieloos vervoer en het opladen van voertuigen. Deze informatie kan ook op maat worden verkregen via een gesprek met een logistiek makelaar. Ook wordt een aantal MKB's de mogelijkheid geboden om laadadvies op maat te krijgen via een gespecialiseerd adviseur.

Tot slot informeert de gemeente Utrecht tot aan de invoering van de nul-emissie zone alle ondernemers met bedrijfs- en vrachtauto's met on- en offline voorlichtingscampagne(s).

Na het invoeren van de nul-emissiezone wordt een waarschuwingsperiode gehanteerd waarin overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief ontvangen, zodat overtreders geïnformeerd worden over de nieuwe toegangseisen voordat ze een boete ontvangen. Na deze vier maanden worden overtredingen doorgegeven aan het CJIB.

**dat**

in het voortraject uitvoerig overleg is gepleegd met belangen- en brancheorganisaties. Organisaties als Transport Logistiek Nederland, Evofenedex, MKB-Nederland/VNO-NCW, de BOVAG, de RAI, Stichting Natuur en Milieu, de VNG zijn direct betrokken bij de totstandkoming van de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Vervolgens hebben het Rijk, gemeenten en de brancheorganisaties overlegd over de ontheffingen, beschikbaarheid van voertuigen, de stimuleringsregelingen, de bebording. Hierbij is zowel de inhoud als uitvoering van de maatregelen besproken. In dat voortraject zijn de verschillende belangen van allerlei partijen duidelijk naar voren gekomen.

Zo kan het overstappen op elektrisch aangedreven voertuigen een aanzienlijke investering vergen voor bedrijven en eigenaars van bedrijfs- en vrachtauto's. Ook kan het tijd kosten voordat er voldoende en soms ook geschikte elektrische bedrijfs- en vrachtauto's op de markt zijn en voordat bedrijven hun huidige voertuigen kunnen vervangen. Verder is speciale aandacht voor ondernemers die vanwege gebiedsontwikkeling en/of netcongestieproblematiek op het elektriciteitsnet geen uitbreiding van hun netaansluiting ontvangen die nodig is voor het opladen van hun elektrische voertuigen. Dit betreft vooral ondernemers die voor meerdere elektrische vrachtauto's een hoge vermogensvraag nodig hebben;

**dat**

voor individuen persoonlijke en voor bedrijven in het algemeen economische belangen in het geding zijn, indien zij beschikken over een voertuig dat de nul-emissie zone niet in mag. Mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden wegen naar ons oordeel niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Utrecht en daarmee het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat.

Bovendien zijn er landelijke overgangsregelingen die voor veel ondernemers een gefaseerde overstap mogelijk maken, de landelijke en lokale subsidieverordeningen, de diverse vrijstellingen die gelden en het (landelijke) ontheffingenbeleid waarbinnen lokaal ruimte bestaat voor ontheffingen voor onvoorziene gevallen en uitzonderlijke situaties. Hiermee wordt onder meer rekening gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de nadelige gevolgen van de nul-emissie zone;

### **Bebording en handhaving**

**dat**

het kabinet het wetsvoorstel Ontwerp-Besluit tot wijziging van het RVV 1990 en het BABW in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones controversieel heeft verklaard (Kamerstuk 36 408 nummer 34). Gevolg hiervan is dat er nog geen nieuw toekomstbestendig verkeersbord met bijbehorende onderborden beschikbaar is;

**dat**



op grond van het huidige artikel 86e, eerste lid, van het RVV 1990 de geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c vanwege een nul-emissiezone met ingang van 1 januari 2025 van toepassing is op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. Op grond van het tweede lid wordt onder verkeersbord C22c onderbord C22c1 geplaatst. Het beboddingsplan is opgenomen als Bijlage 2;

**dat**

net als de milieuzone de nul-emissiezone gehandhaafd wordt door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's;

**dat**

overtreding van de geslotenverklaring van een nul-emissiezone leidt tot het opleggen van een geldboete ingevolge de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder);

### **Procedure**

**dat**

dit verkeersbesluit voorbereid is volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerpverkeersbesluit heeft vanaf 14 februari 2024 tot 27 maart 2024 ter inzage gelegen (Gemeentebblad 2024 nummer 70596). Binnen deze periode zijn 12 zienswijzen ontvangen. De Vaststellingsnota is als Bijlage 3 bij het verkeersbesluit gevoegd. De Vaststellingsnota bevat antwoorden op de ingediende zienswijzen. Per zienswijze is door het college gereageerd. Tevens zijn in de Vaststellingsnota de ambtelijke wijzigingen ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit opgenomen;

**dat**

met deze verkeersmaatregel de toekomstige situatie in overeenstemming gebracht wordt met de vigerende wet- en regelgeving;

**dat**

er overeenkomstig artikel 24 BABW overleg heeft plaatsgevonden met de korpschef van de politie over de hierna te noemen verkeersmaatregelen;

**gelet**

op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);

op de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);

op het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

Besluiten:

met ingang van **1 januari 2025** voor onderstaande locaties de aangegeven verkeersmaatregelen vast te stellen:

**West, Noordwest, Noordoost, Oost, Binnenstad (helemaal) en Zuidwest (gedeeltelijk)**

De grenzen van de nul-emissiezone zijn het gebied omsloten door:

Leidseweg, Westplein, Daalsetunnel, Weerdsingel W.Z., Oudenoord, Bemuurde Weerd W.Z., Hooghiemstraplein, Grifthoek, Kleinesingel, Wittevrouwensingel, Nachtegaalstraat, Johan van Oldenbarneveltlaan, Hugo de Grootstraat, Maliesingel, Tolsteegsingel, Abstederdijk (tussen Tolsteegsingel en Venuslaan), Krommerijnbrug, Ledig Erf, Westerkade, Croeselaan, Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Fentener van Vlissingenkade en Muntkade

Straten die binnen de nul-emissiezone vallen, zijn onder andere:

1e Achterstraat, 1e Buurkerksteeg, 2e Achterstraat, 2e Buurkerksteeg, 3e Achterstraat, 3e Buurkerksteeg, A.B.C.-straat, Abel Tasmanbrug, Abraham Dolehof, Abraham Dolesteeg, Abstederbrug, Abstederdijk, Achter Clarenburg, Achter de Dom, Achter St.-Pieter, Achterom, Adama van Scheltemabaan, Agnietenstraat, Albert Verweystraat, Alendorpstraat, Ambachtstraat, Amsterdamsestraatweg, Andreashof, Andreasstraat, Annastraat, Arkenspoort, Arthur van Schendelstraat, Asselijnstraat, Bakkerbrug, Bakkerstraat, Bartholomeibrug, Begijnhof, Begijnkade, Begijnesteeg, Bemuurde Weerd W.Z., Bergstraat, Bezembrug, Bijlhouwerbrug, Bijlhouwerstraat, Bleekstraat, Blekerstraat, Blindesteeg, Boogstraat, Boothstraat, Boterstraat, Boven Catharijnepoort, Boven Clarenburg, Boven Vredenburg, Boven Vredenburgpassage, Brandstraat, Breedstraat, Brigittenbrug, Brigittenstraat, Brouwerstraat, Bruntenhof, Bruntensteeg, Buurkerkhof, Carry van Bruggenstraat, Catharijne Esplanade, Catharijnebaan, Catharijnekade, Catharijnepassage, Catharijneplateau, Catharijnesingel, Catharijnesteeg, Catharijneviaduct, Choorstraat, Clarenburg, Clarenburgplateau, Clarenburgplein, Coöperatiestraat, Croeselaan (tussen Graadt van Roggenweg en Hubert Pootstraat), Daalseplein, Daalsesingel, Daalsetunnel, Damstraat, De Wetstraat, Diaconessenstraat, Dichtersplein, Dirck van Zuylenstraat, Doelenstraat, Domplein, Domstraat, Donkeregaard, Donkerstraat, Dorstige Harthof, Dorstige Hartsteeg, Drakenburgstraat, Drieharingstraat, Drift, Driftbrug, Eligenhof, Eligenstraat, Fentener van Vlissingenkade, Fockstraat, Gaardbrug, Ganzenmarkt, Geertebolwerk, Geerteburg, Geertkerkhof, Geertestraat, Gildenkwartier, Godebaldkwartier, Graadt van Roggenweg, Grifthoek, Groenendaalstraat, Groenestraat, Hamburgerbrug, Hamburgerstraat, Hamsteeg, Handelskamerstraat, Hanengeschei, Hardebollenstraat, Hartingstraat, Haverstraat, Hekelsteeg, Hemdsmouwsteeg, Henriëtte Roland Holststraat, Herenbrug, Herenstraat, Herman Gorterstraat, Hieronymusplantsoen, Hof van St.-Jan, Hofpoort, Hollandse Toren, Hoog Catharijnepassage, Hooghiemstraplein, Hoogt, HOV-baan CS, Hugo de Grootstraat, Jaarbeursboulevard, Jaarbeursplein, Jacobibrug, Jacobijnenstraat, Jacobs-gasthuissteeg, Jacobskerkhof, Jacobskerksteeg, Jan Meijenhofje, Jan Meijenstraat, Jan van Foreeststraat, Jansbrug, Jansdam, Jansdambrug, Janskerkhof, Jansveld, Jeremias de Deckerstraat, Jeremiebrug, Jeremiestraat, Jeruzalemstraat, Jodenrijtje, Johan de Wittstraat, Johan van Oldenbarneveltlaan, Joke Smitplein, Justus van Effenstraat, Jutfaseweg, Kalisbrug, Kalverstraat, Kanaalweg (tussen Admiraal Helfrichlaan en Truus van Lierlaan), Kanonstraat, Karmelietenhof, Keistraat, Keizerstraat, Keukenstraat, Kintgenshaven, Kleine Geertkerkhof, Kleine Slachtstraat, Kleinesingel, Kloksteeg, Knipstraat, Knooppassage, Kockstraat, Koningsbergerstraat, Korte Elisabethstraat, Korte Hamstraat, Korte Jansstraat, Korte Jufferstraat, Korte Koestraat, Korte Lauwerstraat, Korte Minrebroederstraat, Korte Nieuwstraat, Korte Rietsteeg, Korte Rozendaal, Korte Smeestraat, Kromme Nieuwegracht, Krommerijn, Krommerijnbrug, Kroonsteeg, Kroonstraat, Krugerstraat, Kruisstraat, Kuipersteeg, Laan van Puntenburg, Laddersteeg, Lange Elisabethstraat, Lange Hagelstraat, Lange Jansstraat, Lange Jufferstraat, Lange Koestraat, Lange Lauwerstraat, Lange Nieuwstraat, Lange Rozendaal, Lange Smeestraat, Lange Viestraat, Lange Lauwerhof, Lauwersteeg, Ledig Erf, Leidseveer, Leidseveertunnel, Leidseweg, Lepenburg, Lichtegaard, Lijnmarkt, Lijnpadstraat, Loeff Berchmakerstraat, Looierbrug, Lucasbolwerk, Lucasbrug, Maarsbergerbrug, Maartensbrug, Magdalenabrug, Magdalenastraat, Maliebaanstation, Maliebrug, Maliesingel (tussen Lucasbrug en Maliebaan), Maliesingel (tussen Maliebrug en Looierbrug), Manenburg, Mariahoek, Mariaplaats, Mariastraat, Massegast, Mineurslaan, Minrebroederstraat, Molenstraat, Monicabrug, Moreelsebrug, Moreelsepark, Moreelseviaduct, Moutstraat, Muntbrug, Muntkade, Muntstraat, Nachtegaalstraat,

Nathanaëlspoort, Nauwe Blindesteeg, Nauwe Watersteeg, Nelson Mandelabrug, Neude, Nicolaas Beetsstraat, Nicolaasdwarsstraat, Nicolaaskerkhof, Nicolaasstraat, Nieuwe Daalstraat, Nieuwegracht, Nieuwegracht aan de Werf, Nieuwekade, Nieuwekamp, Nijntje Pleintje, Nobeldwarsstraat, Nobelstraat, Noorderbrug, Noorderstraat, Noordertunnel, Oranjehof, Oranjestraat, Oudegracht Tolsteegzijde, Oudegracht Weerdzijde, Oudegracht aan de Werf, Oudekamp, Oudenoord (tussen Kaatstraat en Weerdsingel W.Z.), Oudkerkhof, Overste den Oudenlaan (tussen Admiraal Helfrichlaan en Truus van Lierlaan), Paardenveld, Parkstraat, Pasteurstraat, Pastoor van Nuenenhof, Pastoor van Nuenenstraat, Paulusbrug, Pausdam, Pausdambrug, Pauwhof, Pauwstraat, Pelmolenplantsoen, Pelmolenweg, Petersesteeg, Pieterskerkhof, Pieterstraat, Plompetorenbrug, Plompetorengracht, Poensgen en Wesselstraat, Potterstraat, Predikherenkerkhof, Predikherenstraat, Quintijnsbrug, Raamstraat, Radboudkwartier, Radboudtraverse, Reguliersteeg, Reviuskade, Ridderhofstad, Ridderschapstraat, Rijnkade, Rondpoort, Rozenstraat, Schalkwijkstraat, Schoolplein, Schoolstraat, Schoutenstraat, Schroeder van der Kolkstraat, Schutterstraat, Servaasbolwerk, Servaasbrug, Servetstraat, Singelsteeg, Slachtstraat, Sluisbrugje, Smakkelaarshoek, Smakkelaarsveld, Smalle Begijnestraat, Smeebbrug, Sowetobrug, Spoorstraat, Springweg, St.-Jacobsstraat, Stadhuisbrug, Stadhuisplein, Stadsplateau, Stalpaert van der Wielenstraat, Stammetsbrug, Stationdwarsstraat, Stationshal, Stationspassage, Stationsplein, Stationsstraat, Stationstraverse, Steenweg, Steijnstraat, Sterrenbos, Sterrenburg, Sterrenhof, Stroseeg, Suikerstraat, Telingstraat, Teugelhof, Tivolibrug, Tolsteegbarrière, Tolsteegbrug, Tolsteegsingel, Trans, Tuinstraat, Twijnstraat, Twijnstraat aan de Werf, Vaaltbrug, Vaartscherijnbrug, Vaartsehof, Vaartsestraat, Van Asch van Wijcksbrug, Van Asch van Wijckskade, Van Asch van Wijckstraat, Van der Goesstraat, Van Sijpesteijnkade, Van Sijpesteijntunnel, Van Zijstweg, Vaaltbrug, Varkenmarkt, Veemarktplein, Veemarktstraat, Viebrug, Vinkenburgstraat, Vismarkt, Visschersplein, Visscherssteeg, Vlaamse Toren, Vleutenseweg, Voetiusstraat, Vollersbrug, Voor Clarenburg, Voorstraat, Vredenburg, Vredenburgkade, Vredenburgpassage, Vredenburgplein, Vredenburgviaduct, Vrouwe Justitiaplein, Vrouwjutenhof, Vrouwjutenstraat, Walsteeg, Waterpoort, Waterstraat, Wed, Weerdsingel W.Z., Weesbrug, Westerkade, Westerstraat, Westplein, Wijde Begijnehof, Wijde Begijnestraat, Wijde Doelen, Wijde Watersteeg, Willemsplantsoen, Willemstraat, Wittevrouwenbrug, Wittevrouwenkade, Wittevrouwensingel, Wittevrouwenstraat, Wolvenplein, Wolvenstraat, Zadelstraat, Zakkendragershof, Zakkendragerssteeg, Zandbrug, Zilverberghof, Zilverstraat, Zonnenburg, Zoutmarkt, Zuilenstraat en Zwaansteeg

Vaststellen: begin en einde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's (C22c en C22d) volgens bijlage 1 van het RVV 1990 met het onderbord "Toegestaan nul-emissie" (C22c1)



C22c C22d C22c1

Intrekken: begin en einde milieuzone (C22a en C22b) volgens bijlage 1 van ht RVV 1990 met het onderbord "Toegestaan vrachtauto's en autobussen met emissieklasse 6 en hoger, paars" (C22a9)



C22a C22b C22a9

Vaststellen: begin en einde milieuzone (C22a en C22b) volgens bijlage 1 van het RVV 1990 met het onderbord "Toegestaan autobussen met emissieklasse 6 en hoger, paars" (C22a7)



C22a C22b C22a7

Utrecht, 11 juni 2024

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in vergadering van 11 juni 2024

Burgemeester en wethouders van Utrecht,  
namens dezen:

*mw R.H. Kottenhagen-Spin*

Adviseur Verkeersbesluiten, afdeling Mobiliteit  
Ontwikkelorganisatie Ruimte

*Deze beslissing is digitaal tot stand gekomen en is om die reden niet ondertekend . In een formele en beveiligde omgeving is vastgelegd dat de beslissingsbevoegde akkoord is met de inhoud van dit document en de bekendmaking daarvan.*

Gepubliceerd op **17juni2024** in het Gemeentebblad en via [www.utrecht.nl/zone](http://www.utrecht.nl/zone)

Nadere informatie met betrekking tot de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen kan worden verkregen bij Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gilde Stedenbouw en Mobiliteit, Team Verkeersmaatregelen, mailadres: [verkeersmaatregelen@utrecht.nl](mailto:verkeersmaatregelen@utrecht.nl) of bij de heer E.J.L. van der Waard, project nul-emissiezone bedrijven- en vrachtauto's, telefoon 14030.

*Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist?*

Als u vindt dat het besluit onjuist is, dan kunt u hiertegen in beroep gaan bij de bestuursrechter van de Rechtbank Midden-Nederland, afdeling bestuursrecht (onder vermelding van bodemzaken of voorlopige voorziening), Postbus 16005, 3500 DA Utrecht. U dient er rekening mee te houden dat hiervoor griffierecht verschuldigd is. Over de hoogte en de wijze van betaling van het griffierecht kunt u informatie verkrijgen bij de rechtbank Midden-Nederland, telefoon 088-361 6161 of via WhatsApp 06-462 758 07

U kunt ook digitaal het beroep- en verzoekschrift indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Let op: u moet uw beroepsschrift binnen zes weken na de publicatie in het Gementebblad indienen.