

Gemeente Leiden, verkeersbesluit instellen Zero-emissiezone stadsdistributie

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden,

Overwegingen ten aanzien van het besluit

gelet op hoofdstuk II paragraaf 2 van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en de Bevoegdhedenregeling gemeente Leiden, waarin de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten is voorbehouden aan de managers van het cluster Stedelijke Ontwikkeling,

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 is gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten. Gemeente Leiden heeft zich in 2019 bij de Green Deal aangesloten;
- dat het doel van de Green Deal is om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van het stadsverkeer te minimaliseren en daarnaast door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast te 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 ontplooiën en opschalen om de beweging richting zero-emissie stadslogistiek te versnellen;
- dat de beweging richting zero-emissie stadslogistiek onderdeel uitmaakt van het gesloten Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 55% terug te dringen;
- dat het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 inzet op het vanaf 2025 invoeren van zero-emissiezones voor goederenvervoer in een groot aantal gemeenten van Nederland, de zogenoemde zero-emissiezone stadslogistiek;
- dat dit gebeurt met het instellen van middelgrote zero-emissiezones voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten in Nederland, vanaf 1 januari 2025;
- dat deze afspraken een belangrijke aanjager zijn voor emissieloos transport in Nederland in 2050;
- dat in het 'besluit harmonisatie zero-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 zero-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's;
- dat deze wijziging voorziet in een landelijke uniforme regeling en tevens in uniforme bebording ter aanduiding van een zone zodat de herkenbaarheid en duidelijkheid omtrent zero-emissiezones voor bestuurders duidelijk is;
- dat de geslotenverklaring vanwege een zero-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 met nagenoeg geen uitlaatmissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z);
- dat in de Mobiliteitsnota Leiden 2020-2030 in kader van een leefbare en bereikbare (binnen) stad verduurzaming van stedelijke distributie als belangrijk instrument wordt gezien; met nadruk op zowel vermindering als verschoning van het goederenvervoer. Dit ook als een logisch vervolg wordt gezien op de milieuzone vracht;

- Dat daarbij in gezamenlijkheid met de ondernemers wordt onderzocht waar en hoe de stedelijke distributie kan worden verduurzaamd en het verblijfsklimaat voor de ondernemer kan worden verbeterd;
- dat in het Beleidsakkoord 2022-2026 de ambities voor een leefbare, duurzame en gezonde stad mede worden gerealiseerd door in te zetten op duurzame stadsdistributie en goederenvervoer over water;
- dat in het 'Convenant Stedelijke Stadsdistributie071' 2020 gezamenlijk met VNO-NCW Rijnland, TLN, Evofenedex, Horeca Nederland, Techniek Nederland, Centrummanagement Leiden en Ondernemend Leiden de inspanningen, verantwoordelijkheden en randvoorwaarden zijn benoemd ten aanzien van de realisatie van de zero emissie zone stadsdistributie per 1 januari 2025. Dit convenant nader is uitgewerkt in een gezamenlijk opgesteld Projectplan ZES (2023);
- dat op basis van dit projectplan een gezamenlijke communicatie werkgroep is ingesteld dat diverse bijeenkomsten, webinars, persoonlijk gerichte (flyeracties, brieven e.d.) over zero-emissie stadsdistributie voor ondernemers zowel lokaal, als in de regio heeft georganiseerd. Daarbij ook gratis op maat adviezen en probeertegoeden aan ondernemers heeft aangeboden;
- dat ook in de periode 2025-2030 de activiteiten op basis van het Projectplan ZES ten behoeve van de ondernemers worden voortgezet; evenals de overeengekomen afspraken periodiek worden geactualiseerd (halfjaarlijks);
- dat het college van de gemeente Leiden in december 2020 een principebesluit heeft genomen tot invoering van de zero-emissie zone stadsdistributie binnen de contouren van de bestaande milieuzone vracht en met uitbreiding naar het stationspleingebied (stadszijde) overeenkomstig de contouren van de autoluwe binnenstad;
- dat de gemeente daarbij aansluit bij de landelijke uitvoeringsagenda stadslogistiek die de gemeente mede heeft ondertekend op 9 februari 2021. Waarbij wordt aangesloten bij de klimaatdoelen en wordt ingezet op het verminderen, veranderen en verduurzamen van stedelijke stadsdistributie. En ook wordt aangesloten bij de landelijke afspraken over overgangsregelingen en het landelijke Centraal Loket voor de navolgende landelijke ontheffingen voor bestel- en vrachtverkeer:
 - Dagontheffingen
 - Ontheffing voor particulier bezit van bestel- en vrachtauto's
 - Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's - Ontheffing voor bijzondere voertuigen
 - Ontheffing wegens lange levertijden - Ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden
 - Ontheffing op basis van de hardheidsclausule
 - Ontheffing als er geen emissieloze alternatieven zijn voor uw voertuig;
- dat daarbij ook de bakwagenregeling (N2 en N3 boven 3500 kg) voor ondernemers is aangepast waarbij bakwagens met een Datum Eerste Toelating (DET) van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2019 automatisch tot 1 januari 2028 een ontheffing krijgen voor de ZE-zones;
- dat deze regels ook worden gevolgd door de gemeente als werkgever met een eigen wagenpark;
- dat er ook regels zijn voor zero-emissie stadsvervoer, waarbij de stadsbussen nu sowieso al elektrisch zijn;
- dat hiermee niet alleen de luchtkwaliteit maar tevens de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de stad verbeterd wordt; op dusdanige wijze dat dit ook de economische vitaliteit van de (binnen)stad ten goede komt;
- dat de beoogde zero-emissiezone een ruimtelijk begrensd gebied is, te weten de binnenstad van Leiden zijnde het gebied binnen de singels en het stationspleingebied voorzijde, zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende contourentekening; waarbij het mogelijk is voor niet zero-emissie voertuigen om de zero-emissiezone heen te rijden;
- dat binnen deze zero-emissiezone een selectief toelatingsbeleid voor (bedrijfs)voertuigen wordt gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen. Het gaat om alle bestel- en vrachtauto's die goederen (kunnen) vervoeren; bij de RDW zijn deze bekend onder de voertuigcategorieën N1, N2 en N3;
- dat de gemeente voor uitzonderlijke gevallen lokaal maatwerk kan toepassen d.m.v. een hardheids (afwijkings)clausule; dat onder deze hardheidsclausule ook ontheffing op basis een landelijk overeengekomen afwegingskader voor netwerkcongestie valt;
- dat de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies zoals beschreven, maken dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeers-

besluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel in verhouding tot de daarmee te dienen doelen;

Procedure en onderzoek

- dat het invoeren van de zero-emissiezone een noodzakelijk en geschikt instrument is om het doel, de uitstoot van CO₂, NO_x 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 Leiden de landelijke lijn over de exacte spelregels van het invoeren van een zero-emissiezone volgt en zij zich conformeert aan de afspraken volgens de landelijke harmonisatie van de milieuzones en zero-emissiezones. Dit houdt in dat de gemeente zo uniform mogelijk wil werken en zij maatwerk zal toepassen waar noodzakelijk om de zero-emissiezone in de Leidse context zorgvuldig te implementeren;
- dat als onderdeel van het hiervoor genoemde projectplan onder meer een omgevingsanalyse is uitgevoerd om de belangen van stakeholders te identificeren, het draagvlak voor de ambitie en maatregel en omvang daarvan te bepalen, evenals kansen en belemmeringen in beeld te brengen; dit zowel is bekeken vanuit verduurzaming van het wagenpark, als bundeling van goederen dan wel ander vervoer zoals vervoer over water;
- dat ondernemers (en bewoners) in de vorm van diverse bijeenkomsten, brieven, flyers e.d. reeds zijn geïnformeerd en betrokken bij de voorbereiding van de invoering van de zero-emissiezone, waarbij onderwerpen zoals ambitie, draagvlak, mogelijkheden en belemmeringen aan de orde zijn gekomen; deze belemmeringen ook heeft besproken en aangekaart bij de landelijke werkgroep zero-emissie gemeenten en het Rijk zodat het ontheffingsbeleid hierop kon worden aangepast;
- dat de gemeente een informatiepagina (steden bevoorraden zonder CO₂- uitstoot) heeft ingericht met informatie over de zero-emissiezone. Tevens is een gemeentelijke pagina ingericht op de landelijke informatiepagina op www.doehetzero.nl/leiden;
- dat ondernemers daarbij gebruik kunnen maken van de op de website 'www.opwegnaarzes.nl' vermelde subsidie- en/of fiscale mogelijkheden; dat voor ondernemers de mogelijkheid bestaat om gratis persoonlijk advies op maat te krijgen danwel gebruik te maken van een probeertegoed en/of één van de zero-emissiediensten om goed voorbereid te zijn op de komst van de zero-emissiezone;
- dat uit onderzoek van Arcadis: 'effecten zero-emissie zone Leiden' (maart 2024) is gebleken dat dagelijks circa 4600 bestel- en circa 600 vrachtvoertuigen in de beoogde zero-emissie zone van Leiden rijden;
- dat het effect van het invoeren van de zero-emissiezone op gebied van uitstoot en mogelijke omrij kilometers, evenals de uitstralingseffecten van deze zone in de omgeving is geraamd;
- dat door invoering van de zero-emissie zone het aantal extra uitstootvrij kilometers met gemiddeld 36.000 km zal toenemen. En met de natuurlijke verschoning van zakelijk gebruikte bestel- en vrachtwagens zelfs tot gemiddeld 60.000 uitstootvrije kilometers per werkdag zal toenemen;
- dat de extra omrij kilometers en daarmee gepaarde uitstoot door de invoering van de zero-emissiezone relatief gezien (2 tot 3%) minimaal zullen zijn (1000 km extra);
- dat de effecten van de invoering van de zero-emissiezone minimaal tot 2,5 kiloton CO₂ minder uitstoot (doordeweeks) zullen leiden met een uitstralingseffect van 1 kilometer rondom de beoogde zero-emissiezone;
- dat de combinatie van de afname van uitstoot van CO₂, NO₂ en NO_x ten goede komt aan de gezondheid van de bewoners en bezoekers van de binnenstad;
- dat de invoering van de zero-emissie zone een positief effect heeft op vermindering van de geluidsoverlast zowel binnen als rondom zero-emissiezone;
- dat belanghebbenden steun hebben uitgesproken voor een zero-emissiezone in de binnenstad binnen de grachten en het stationspleingebied voorzijde, mits haalbaar en betaalbaar;
- dat de invoering van een zero-emissiezone één van de duurzaamheidsmaatregelen is die in dit brede kader worden uitgevoerd;
- dat de invoering van de zero-emissiezone geen negatieve effecten heeft op de fysieke bereikbaarheid tot de binnenstad;

Belangenafweging

- dat de toegangseisen voor de zero-emissiezone in Leiden overeenkomen met de afspraken uit de nationale uitvoeringsagenda stadslogistiek. Daarmee ontstaat een uniforme toegangsregeling voor alle zero-emissiezones in Nederland;
- dat de maatregel potentieel gevolgen heeft voor de mobiliteit van diverse bewoners en ondernemers van de gemeente die afhankelijk zijn van bedrijfs- of vrachtoertuigen in de vastgestelde zero-emissiezone;
- dat de maatregel daarnaast gevolgen heeft op het gebied van extra investeringskosten voor onder meer ondernemers in de binnenstad, bevoorradingsbedrijven en (andere) transportbedrijven;
- dat het van belang is dat ondernemers en overige belanghebbenden vroegtijdig zijn betrokken bij de implementatie van de zero-emissiezone zodat zij ook vroegtijdig zijn gestimuleerd om na te denken over het vervangen van of investeren in nieuwe voertuigen of alternatieven zoals efficiency in beleving en/of andere beleving;
- dat om nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten er uitzonderingen op de beoogde maatregel mogelijk moeten zijn en derhalve voor specifieke groepen en voertuigtypes ontheffingen en vrijstellingen worden verleend;
- dat tot deze specifieke groepen ook de ambulante handel wordt gerekend met wie een verder (persoonlijk) stappenplan wordt uitgewerkt;
- dat naast een gedoogperiode voor handhaving ook wordt uitgegaan van een leerjaar qua toepassing lokale (gemeentelijke) ontheffingen in 2025. Dit betekent dat in het eerste jaar coulant zal worden omgegaan met de lokale gemeentelijke ontheffingen en wordt gemonitord of de economische vitaliteit van de ondernemers in de binnenstad niet geschaad wordt;
- dat daarom met Centrummanagement en Ondernemend Leiden is afgesproken dat er een extra overleg plaats vindt in geval van een (lokaal) beroep op financiële en/of bijzondere omstandigheden;
- dat voor de zero-emissiezone wordt uitgegaan van het landelijk ontheffingenkader dat met de RVV 1990 is vastgelegd, en door de gemeente daarnaast beleid op maat is ontwikkeld voor lokale ontheffingverlening;
- dat een landelijk Centraal Loket wordt ingericht voor het verlenen van ontheffingen voor bedrijfs- en vrachtauto's;
- dat binnen de zero-emissiezone in de periode van 1/1/2025 - 1/1/2030 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 Leiden met het verkeersbesluit beleidsregels voor ontheffingverlening vaststelt die in lijn zijn met de landelijke regels voor het Centraal Loket en waarnaar gehandeld wordt bij het verlenen van verschillende vormen van ontheffingen;
- dat daarbij een overgangsfase van 5 jaren geldt waarin gaandeweg steeds strengere emissie-eisen aan de betrokken voertuigen worden gesteld met als doel dat vanaf 2030 binnen het gebied alleen nog emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's bevinden;
- dat de gemeente Leiden ook in 2024 e.v. flankerende maatregelen (zoals maatwerkadvies, probeer aanboden, voorzien in laad/losplekken, laadplekken etc.) neemt waarmee ondernemers geholpen worden bij de transitie naar slimme en zero-emissie stadslogistiek. Dit moet ook zorgen dat er minder (schadelijke) logistieke bewegingen door de kwetsbare cultuurhistorische binnenstad gaan, en bewerkstelligen dat alle, ook kleinere, ondernemers de beweging naar zero-emissiezone ook bedrijfseconomisch kunnen maken;
- 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 gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 de hiervoor genoemde verkeersmaatregel strekt 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 dit verkeersbesluit niet leidt tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeerslawaai op de geluidsgevoelige gebouwen als gevolg van de wijziging;
- dat gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 op voorgaande overwegingen het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht. dat deze mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit en verblijfsklimaat in gemeente Leiden

en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het terugdringen van de CO₂-uitstoot;

Handhaving

- dat de zero-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 om het gewenste effect van het instellen van een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's te behalen het noodzakelijk is om de maatregel efficiënt en effectief te kunnen handhaven;
- dat daarom voor handhaving van de maatregel wordt ingezet op het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren;
- dat vanaf invoering van de maatregel een periode van 4 maanden wordt aangehouden voor communicatie en het verzenden van een waarschuwing bij een overtreding, alvorens wordt overgegaan tot het opleggen van boetes;
- dat op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit moet worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- overwegende voorts dat deze maatregel betrekking heeft op bij de gemeente in beheer zijnde wegen;
- dat gelet op artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer overleg met de politie heeft plaatsgevonden en dat de politie heeft ingestemd met het verkeersbesluit;

Ontwerpbesluit wijziging RVV 1990

- dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 18 augustus 2023 een internetconsultatie is gestart inzake een wijziging van het RVV 1990 met betrekking tot het invoeren van een zero-emissiezone;
- dat in de internetconsultatie een ontwerpbesluit is gepubliceerd tot wijziging van het RVV 1990 waarin onder andere een ander type verkeersbord (verkeersbord C22e) is opgenomen voor de aanwijzing van een zero-emissiezone;
- dat in het ontwerpbesluit het nieuwe verkeersbord C22e het bestaande verkeersbord C22c vervangt, maar dat op dit moment nog geen duidelijkheid bestaat over de exacte invoeringsdatum van het nieuwe verkeersbord;
- dat op het moment dat het nieuwe verkeersbord C22e geformaliseerd wordt in het RVV 1990, een (wijzigings)verkeersbesluit genomen wordt door het college om de nieuwe situatie vast te leggen; de verwachting is dat voor het invoeren van een zero-emissiezone het huidige verkeersbord C22c in het RVV 1990 op termijn vervangen zal worden door een nieuw verkeersbord maar dat uit deze wijziging geen nieuwe rechtsgevolgen zullen voortvloeien;
- gelet op artikel 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en de Algemene wet bestuursrecht;
- gelet op het collegebesluit van 8 december 2020 principebesluit tot invoeren van een zero-emissie zone;

BESLUITEN

1. Per 1 januari 2025 het verkeersbesluit "Milieuzone Vracht" gepubliceerd in 2009 en de daarop gepubliceerde verlengingsbesluiten 2013, 2014, 2016, 2017 en de Wijzigingsbesluiten milieuzone 2019 en 2021, in te trekken en de daarbij behorende (onder)borden C22a, C22b (beide zonaal) en C22a5 te verwijderen;
2. Door het plaatsen van verkeersborden C22c en onderbord C22c1 van bijlage 1 van het RVV 1990 een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege zero-emissiezone in te stellen in de binnenstad van Leiden waarbij middels een onderbord model C22c1 dergelijke voertuigen met zero-emissie zijn toegestaan (conform bijlage 1 RVV 1990);
3. Dat de bebording ten behoeve van de zero-emissiezone wordt geplaatst conform de in bijlage 1 opgenomen contourenkaart, en de in bijlage 1 nader omschreven locaties die integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit;

4. 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 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 zero-emissiezone door middel van een algemene ontheffing;
5. Dat dit besluit wordt aangehaald als "Zero-emissiezone Leiden 2025";

deze maatregelen in te laten gaan op 1 januari 2025.

Leiden, 24 juni 2024

Burgemeester en wethouders van Leiden

Procedure

Het verkeersbesluit is vanaf woensdag 3 juli 2024 te vinden in het Gemeentebblad, www.overheid.nl. Een papieren versie van het verkeersbesluit ligt van 3 juli 2024 tot en met 14 augustus 2024 ter inzage in het Stads kantoor (adres: Bargelaan 190, Leiden).

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na datum van publicatie in het Gemeentebblad bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden. Dat kan via www.leiden.nl/contact of schriftelijk naar postbus 9100, 2300 PC Leiden onder vermelding van 'bezwaar verkeersbesluit Zero-emissiezone Leiden 2025'. Bij een spoedeisend belang kan tevens bij de Voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag, sector bestuursrecht, postbus 20302, 2500 EH Den Haag, een verzoek om voorlopige voorziening worden gedaan om het besluit te schorsen. Let op, in deze procedure staat enkel het verkeersbesluit open voor bezwaar, niet het ontheffingenbeleid.