

Verkeersbesluit gemeente Amersfoort, wijk Binnenstad: instellen van een ZE-zone voor bestel- en vrachtverkeer rondom het kernwinkelgebied

Zaak nr. DIR/SO/1861414

Burgemeester en wethouders,

INLEIDING

Bevoegdheid:

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort bevoegd dit verkeersbesluit te nemen. Op 21 februari 2024 is deze bevoegdheid in het Bevoegd-hedenbesluit Gemeente Amersfoort 2024 door het college van burgemeester en wethouders gemandateerd aan de afdelingsmanager Stad en Ontwikkeling.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Besluitverplichting

Op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er in de volgende gevallen een verkeersbesluit te worden genomen:

- De plaatsing of verwijdering van verkeerstekens en onderborden (opgenomen in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer), voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

- Maatregelen op of aan de weg tot een wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, als de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Procedure

Sinds 2022 is er veelvuldig met belanghebbenden gecommuniceerd over het invoeren van een ZE-zone in de binnenstad (verder ZE-zone). Zie ook onder Belangenafweging.

Conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is er overleg geweest met de politie.

Doel van het besluit

Deze maatregel is bedoeld om de emissie-overlast van bestel- en vrachtauto's te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen. Binnen een ZE-zone mogen in beginsel alleen emissieloze bestel- en vrachtauto's rijden. Dat wil zeggen: voertuigen zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 55% terug te dringen.

Tijdens een werkdag rijden er in de Langestraat gemiddeld 120 voertuigen het kernwinkelgebied in, waarvan 22% een vrachtauto (zwaar bedrijfsvoertuig), 50% een bestelauto/bestelbus (licht bedrijfsvoertuig) en de overige 28% bestaat voor het grootste deel uit personenauto's. Van deze voertuigen rijdt 70% het gebied in tussen 7:00 en 11:00 uur in de ochtend, wat duidt op winkelbevoorrading en laad- en losverkeer. Voor vrachtauto's ligt dit percentage nog iets hoger (82%). Ruim 80% van het verkeer dat het kernwinkelgebied inrijdt, komt via de Kamp de binnenstad in, daarvan rijdt ruim de helft via de Kleine Haag de binnenstad uit (53%) en bijna een derde (31%) via de (niet-toegestane route via de) Molenstraat. Voor het vrachtverkeer is dit 69% via de Kleine Haag en 28% via de Molenstraat.

Door toenemende verstedelijking en autonome groei van het verkeer zal dit aantal bewegingen in de toekomst alleen maar toenemen. De groei van het aantal bewegingen leidt zonder ingrijpen tot een afname van de bereikbaarheid en een toename van schadelijke stoffen. Dit leidt tot gezondheidsschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad. We kiezen voor het kernwinkelgebied, dat een relatief klein gebied is, maar waar iedere dag veel logistieke vervoersbewegingen plaatsvinden. Leefbaarheid is een belangrijk thema in dit gebied, waar we al een voetgangersgebied en venstertijden hebben. Ondanks dat tijdens venstertijden veel voertuigen in het kernwinkelgebied zijn, is gezien de afmeting van het gebied, de belasting van de luchtkwaliteit gering, maar

leidt de ZE-zone wel tot vermindering van de uitstoot. (Over de gehele gemeente bezien gaat het om circa 1% reductie, en binnen de ZE-zone om 25-35% NO_x - NO_2). De ZE-zone heeft echter niet alleen in de zone zelf effect, maar het heeft ook effect op de route van en naar de stad. Deze ZE-voertuigen rijden immers ook in de regio. Met een ZE-zone zetten we de volgende stap in het vergroten van de leefbaarheid in de binnenstad.

De ZE-zone van de gemeente is dus ruimtelijk begrensd tot het kernwinkel-gebied, dat is gelegen binnen het centrum van Amersfoort. Binnen de zone zal een selectief toelatingsbeleid voor bestel- en vrachtverkeer worden gehanteerd, afhankelijk van de voertuig-emissieklasse en voertuigcategorie. Het gebied van de ZE-zone is weergegeven op de kaart in de bijlage.

Motivering

- In 2018 heeft gemeente Amersfoort de Greendeal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ondertekend. Hiermee committeren we ons aan het invoeren van een ZE-zone in 2025. Bij het besluit over de Greendeal ZES en de autoluwe binnenstad is aangegeven dat de binnenstad, en specifiek het kernwinkelgebied, in 2025 uitstootvrij bevoorrad gaat worden.
- In 2019 presenteerde het kabinet het Klimaatakkoord, hoofdstuk Mobiliteit. Eén van de gestelde doelen is dat in 2050 het wegverkeer volledig uitstootvrij is. Een eerste stap is het invoeren van ZE-zones voor logistiek vanaf 2025.
- In 2020 is door de gemeenteraad de Aanpak Luchtkwaliteit vastgesteld. In deze aanpak is een pakket aan maatregelen opgenomen om uitvoering te geven aan de ambitie om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het invoeren van de ZE-zone vanaf 2025 is één van die maatregelen.
- Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 gesloten tussen Rijk, provincies en gemeenten. Op die dag heeft Amersfoort het akkoord ondertekend en sindsdien committeren we ons aan de ambitie om een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemissies voor heel Nederland van 70% in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren. Het akkoord staat op www.schoneluchtakkoord.nl en pdf (overheid.nl), en een kaartje met deelnemers op www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/deelnemers/
- In 2021 heeft Amersfoort de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend (Collegebericht 2021-026, Ondertekening Uitvoeringsagenda Stadslogistiek). De Uitvoeringsagenda is niet alleen door de 40 grote gemeenten ondertekend, maar ook door brancheverenigingen. Deze Uitvoeringsagenda geeft handen en voeten aan de invoering van de ZE-zone in 2025. In artikel 2.4 en 2.5 wordt bepaald dat de gemeente vier jaar voor invoering van de ZE-zone start met de communicatie, dat het gebied minimaal het centrum (binnenstad en/of centrale winkelgebied) is en dat de grenzen van de zone met belanghebbenden worden afgestemd. Artikel 3 duidt de overgangsregeling voor bepaalde voertuigen.
- De transitie naar uitstootvrij bevoorraden geeft ook invulling aan ambities zoals die gesteld zijn in het Coalitieakkoord, zoals de ambitie minimaal 55% CO_2 -uitstoot te reduceren in 2030.
- In de Omgevingsvisie is in hoofdstuk 3 (Een stad met een duurzame mobiliteit) in de Transitie naar Emissieloze mobiliteit benoemd dat de bevoorrading van de gehele stad emissieloos wordt als bijdrage aan de CO_2 -reductie volgens het Klimaatakkoord.
- Bevoorradend verkeer is verantwoordelijk voor 30% van de CO_2 -uitstoot in de stad (Nieuwsbericht Rijksoverheid en Klimaatakkoord). Om de stad leefbaar en vitaal te houden is het noodzakelijk om de uitstoot van schadelijke emissies te reduceren.
- Vanaf 1 januari 2025 zal er stapsgewijs naar een grotere ZE-zone stadslogistiek in de binnenstad worden toegewerkt, zie bijlage 4. Vanaf 2030 zullen enkel ZE-voertuigen voor het bestel- en vrachtverkeer worden toegelaten. Tot die tijd is er voor een geselecteerde groep voertuigen een overgangsregeling, die landelijk vastgesteld is in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355.
- De gemeenteraad van de gemeente Amersfoort heeft op 30 januari 2024 besloten in 2025 een ZE-zone voor stadslogistiek door het college van burgemeester en wethouders te laten instellen in het kernwinkelgebied.
- Met het ondertekenen van de intentieovereenkomst Centraal Ontheffingen Loket (zie Collegebericht aan de raad) is bewerkstelligd dat wij uniformiteit bieden in het afhandelen van ontheffingsaanvragen voor alle ZE-zones in Nederland. Het Centraal Ontheffingen Loket zorgt voor een geharmoniseerd ontheffingenproces. Naar schatting verloopt 95% van de ontheffingen via het Centraal Ontheffingen Loket, bijvoorbeeld de markt. Amersfoort levert voor de overige 5% lokaal maatwerk in beleid en uitvoering. De RDW wordt uitvoerder en beheerder van de ontheffingsaanvragen voor alle ZE-zones in Nederland.

- Deze maatregel wordt genomen ter voorkoming of beperking van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVV 1994).

- Door het invoeren van de ZE-zone worden de doelstellingen van de eerdergenoemde WVV 1994 gediend. Het invoeren van de ZE-zone is één van de maatregelen die is opgenomen in het Klimaatakkoord. Het is daarmee een onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Daarnaast is het een noodzakelijk en geschikt instrument om de CO₂-reductie en verbetering van de leefbaarheid te bereiken. De invoering van deze ZE-zone past in een breder pakket van maatregelen in Amersfoort, onder meer bestaande uit het stimuleren van (elektrische) deelmobiliteit en het voorgenomen mobiliteitsbeleid.

- Deze maatregel wordt tevens genomen ter bevordering van doelmatig of zuinig energieverbruik (artikel 2 lid 3 sub a WVV 1994).

Uit het oogpunt van deze doelstellingen en motiveringen wenst de gemeente Amersfoort per 1 januari 2025 een ZE-zone stadslogistiek in te voeren in het kernwinkelgebied in de binnenstad, waarin slechts ZE-voertuigen voor het bestel- en vrachtverkeer worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355 en het ontheffingenbeleid.

Gunstige effecten voor het milieu en de leefbaarheid

Door het invoeren van de ZE-zone wordt de leefbaarheid van het kernwinkelgebied en mogelijk ook daarbuiten verbeterd. Om het effect van een ZE-zone in te schatten, is aan Royal Haskoning-DHV gevraagd hiervoor een berekening te maken. Dit rapport is als bijlage aan dit collegebesluit toegevoegd.

De conclusies van dat onderzoek zijn:

- Invoering van de ZE-zone in het voorgenomen gebied, heeft in 2030 een vermindering van de uitstoot van NO_x, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en CO₂ door het wegverkeer tot gevolg. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder ZE-zone gaat het bij de uitstralingseffecten voor alle in dit onderzoek meegenomen wegen binnen de gehele gemeente Amersfoort voor NO_x om 1.5 ton afname, voor NO₂ om 0.5 ton, voor PM₁₀ 0.07 ton, voor PM_{2,5} 0.03 ton en voor CO₂ om 788 ton. Dit is inclusief uitstralingseffecten buiten de ZE-zone.

- Een ZE-zone in Amersfoort draagt vanwege vermindering van de verkeersuitstoot bij aan daling van achtergrondconcentraties vanwege de invoering van ZE-zones in 30 tot 40 gemeenten, zoals opgenomen in het nationale Klimaatakkoord.

- Als het over geluidhinder gaat, dan is het niet aannemelijk dat invoering van een ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's tot negatieve geluidseffecten leidt 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 á 4 dB.

- Bij instelling van een ZE-zone is een transitiebeweging richting het slimmer plannen en bundelen van vervoersstromen mogelijk, met minder vervoersritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig tot gevolg. Overstap van een bestelauto naar een personenauto met een verbrandingsmotor is in specifieke gevallen niet uitgesloten. Deze factoren zijn niet in de berekeningen meegenomen. Omdat vermindering van ritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig positievere effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder geeft, en overstap van bestelauto op personenauto minder positieve effecten en zo tegen elkaar wegvallen, kunnen de in dit onderzoek beschreven effecten als representatief verondersteld worden.

- Doorgaand verkeer dat het inrijverbod voor voertuigen met een verbrandingsmotor ontwijkt, kan tot omrijbewegingen om de ZE-zone heen leiden. In dit geval gaat het om beperkte aantallen bestel- en vrachtauto's, te klein om tot berekenbare en betekenisvolle effecten op de luchtkwaliteit te leiden.

Belangenafweging

Vanaf 2022 zijn alle belanghebbenden in een zorgvuldig participatieproces met maandelijkse infographics, brieven aan ondernemers en twee grote bijeenkomsten geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken. Deze aanpak heeft tot succes en draagvlak geleid bij de logistieke sector, de ondernemers en bewoners in het centrum.

In 2019 is er al een motie door de gemeenteraad aangenomen (2019-201M), waarin is aangegeven dat de winkels in het kernwinkelgebied vanaf 2025 emissieloos bevoorraad gaat worden en dat daarin is toegezegd dat de ambulante handel tot 2030 een ontheffing krijgt voor de zero- emissiezone, omdat de situatie van markten verschilt ten opzichte van de kortdurende bevoorrading van winkels. In ons lokale ontheffingen-beleid nemen wij dit op.

Het is denkbaar dat niet alle ondernemers zijn bereid mee te werken aan deze transitie. Zij zouden bijvoorbeeld weerstand kunnen hebben tegen het vervangen van hun voertuig in verband met hun financiële positie. Wij communiceren echter vanaf begin 2022 al actief dat er een ZE-zone in het kernwinkelgebied komt. Er is ook gecommuniceerd dat er vanaf 2025 een overgangsregeling komt voor bestel- en vrachtwagens (klasse euro 5 en klasse euro 6 motoren). Daarnaast is er vanaf 2025 de mogelijkheid om gebruik te maken van diverse ontheffingen, zoals bijvoorbeeld voor incidenteel bezoek aan de ZE-zone. Verder kan een door de gemeente aangestelde logistiek makelaar op verzoek van een ondernemer meekijken op welke wijze de ondernemer de overstap naar een emissievrije bevoorrading kan maken.

Bij de aanwezigen in het participatieproces is gebleken dat er ruim voldoende draagvlak is bij de betrokken belanghebbenden voor een ZE-zone in Amersfoort. Belang wordt gehecht aan het aanwezig zijn van laadvoorzieningen, beschikbaarheid van voertuigen, aanschafprijzen van die voertuigen, e.d. Ondanks eventuele individuele bezwaren zijn burgemeester en wethouders van mening dat er ruim voldoende draagvlak is en dat via het ontheffingenbeleid in voldoende mate tegemoet kan worden gekomen aan eventuele bezwaren.

Conclusie

Gezien de in dit besluit uiteengezette motivering weegt het individuele belang van een mogelijk benadeelde naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders niet op tegen het door de invoering van deze ZE-zone gediende zwaarwegende algemene belang van een verbetering van de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in het belang van de gezondheid van de inwoners en de bezoeker van Amersfoort en de bijdrage landelijk door het terugdringen van de CO₂-uitstoot, mede als onderdeel van een breder pakket van lokale en landelijke maatregelen.

Bebording ZE-zone

Om de zones te kunnen invoeren moet de daarvoor benodigde bebording worden opgenomen in landelijke wetgeving. Het is op dit moment nog niet bekend wanneer dat formeel geregeld is, aangezien het onderwerp in de periode van de kabinetsformatie controversieel was verklaard en op dit moment de datum van behandeling in de Tweede Kamer en in gaan van het aangepaste RVV nog onbekend is.

De grenzen van de ZE-zone zullen daarom vooralsnog conform het huidige RVV in dit besluit aangegeven worden met de borden C22c (zone), C22c1 en C22d (zone) van Bijlage I van het RVV 1990. Na de formele aanpassing van het RVV met de nieuwe borden, zal een rectificatie volgen op dit verkeersbesluit met de nieuwe bebording (C22e).

De bebording om het zonale voetgangersgebied aan te duiden en de bebording voor de zero- emissiezone zijn juridisch volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (hfst 2, paragraaf 1.4) helaas formeel niet te combineren. Dat betekent dat het kernwinkelgebied en de ZE-zone niet op hetzelfde punt kunnen starten. De borden die de toegang tot het kernwinkelgebied aanduiden blijven op de huidige plekken. De ZE-zoneborden zullen enkele meters voor de kernwinkelgebied-borden geplaatst worden. Hierdoor ontstaan er geen conflicten met de bebording.

Handhaving

De ZE-zone voor bestel- en vrachtverkeer zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk met Automatic Number Plate Recognition (ANPR)-camera's, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). Dit past binnen de huidige werkwijze van het handhaven van het kernwinkelgebied en de autoluwe binnenstad. Handhaving is hier reeds op ingericht, en hiervoor worden dezelfde camera's gebruikt, al worden die herplaatst, zodat ze de voorzijde van het voertuig kunnen fotograferen. Het kenteken van het trekkend voertuig is immers vaak anders dan van een eventuele aanhanger.

De wijze van registratie, verwerking en verbalisering is in lijn met het beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden van het Openbaar Ministerie en wordt afgestemd met het Parket CVOM.

De handhaving gebeurt door een boa domein I of domein II conform de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar.

Ontheffingenbeleid en hardheidsclausule

In samenspraak met het ministerie van IenW, RDW, belangenorganisaties en gemeenten wordt een Centraal Loket Ontheffingen ZE-zones opgezet. Dit is wenselijk, omdat er gevallen kunnen voorkomen waarbij toch toegang nodig is voor stadslogistiek die niet zero emissie is. Daarvoor is een ontheffingsmogelijkheid nodig, en het college heeft op basis van artikel 87 van de RVV de mogelijkheid om een ontheffing te geven. Hiervoor zijn wel beleidsregels wenselijk. Om dit ontheffingenproces duidelijk en transparant voor ondernemers in te richten, en ervoor te zorgen dat in alle zero emissiegemeenten dezelfde ontheffingen gelden, is het wenselijk om een Centraal Loket Ontheffingen op te richten.

Het Centraal Loket Ontheffingen zorgt voor de landelijke uitvoering van geharmoniseerd ontheffingenbeleid en het -proces. Het overgrote deel van de ontheffingen verloopt via het Centraal Ontheffingen Loket. Amersfoort hoeft slechts voor de resterende ontheffingen maatwerkbeleid te maken en ontheffingen te verstrekken, namelijk voor het deel waarvoor landelijk geen ontheffing komt, maar waarvoor wel een ontheffing gewenst is. In het geval van Amersfoort gaat het alleen om de ontheffing voor de ambulante handel, zie raadsinformatiebrief 2020-042. Naar verwachting is het Centraal Ontheffingen Loket in november 2024, maar wordt medio 2024 voorzien in een landelijk tijdelijk loket om toch vast ontheffingen te kunnen afgeven. Gedurende de overgangsregeling die geldt tot uiterlijk 1-1-2030 zijn (naast vrijstellingen voor bestel- en vrachtauto's) diverse ontheffingen beschikbaar. Zie Zero emissie | RDW.

Particuliere bestel- en vrachtauto's vallen weliswaar niet onder de doelstelling van ZE- stadslogistiek, maar omdat zij niet apart geregistreerd staan als particulier voertuig, dienen zij toch ook een ontheffing aan te vragen en daarvoor leges te betalen. Overigens gaat het in Amersfoort slechts om een zeer beperkt aantal inwoners in het kernwinkelgebied met een ontheffing om het kernwinkelgebied in te mogen rijden naar hun parkeergelegenheid, en hoeveel van hen een bestel- of vrachtauto heeft is onbekend, maar het zijn dus zeer lage aantallen. Een ontheffing als deze wordt lokaal aangevraagd.

Uit de vele gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en de inspraakreacties op de verschillende verkeersbesluiten van de steden die een ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone ter inzage hebben gelegd, is naar voren gekomen dat voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) de afschrijftermijn 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. Op landelijk niveau is door de UAS-partijen zoals de gemeenten en brancheorganisaties daarom 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. Door de automatische ontheffing hoeven zij dus geen ontheffing zelf aan te vragen: die wordt digitaal geregeld.

Het ontheffingenbeleid (Ontheffingsregels Zero-emissie Stadslogistiek Kernwinkelgebied Amersfoort) wordt separaat door het college vastgesteld (op grond van artikel 87 RVV).

Onder verwijzing naar artikel 62 en 87 van het RVV 1990 kan een belanghebbende steeds het college van burgemeester en wethouders om ontheffing van het verbod verzoeken. Het college van burgemeester en wethouders zal naar aanleiding van een dergelijk verzoek op basis van alle specifieke feiten en omstandigheden van het desbetreffende geval beoordelen of sprake is van een situatie die zo uitzonderlijk is, dat ontheffing van het verbod gerechtvaardigd is. Voor de ambulante handel kan de marktmeester de marktvoertuigen ontheffen.

Communicatie/participatie

Na een Design Thinking-proces in 2017 met belanghebbenden in de stad over het onderwerp 'verkeer in de binnenstad' werd duidelijk dat er vanuit deze belanghebbenden de bevoorrading van de binnenstad als hinderlijk wordt ervaren. De distributie van de binnenstad moet daarom worden verbeterd en – vooral- worden verduurzaamd (zie Collegebericht 2018-122). Dit is de aanleiding geweest om in 2018 de Greendeal Zero Emissie Stadslogistiek te ondertekenen, waarmee we ons gecommiteerd hebben aan het invoeren van een ZE-zone. Hierover hebben wij sinds 2019 gecommuniceerd.

Aanvullend hebben wij in 2021 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend, waarmee wij ons conformeren aan uniforme uitvoering van de ZE-zone, overgangsregelingen en ontheffingen (zie Collegebericht 2021-026). Daarnaast hebben wij de intentieverklaring ondertekend dat wij meedoen aan het Centraal Loket voor ontheffingen, zodat de ondernemer één plek heeft waar de ontheffing voor alle zero emissiezones aangevraagd wordt (zie Collegebericht 2023-111).

In het voorjaar van 2022 is gestart met een bijeenkomst voor ondernemers uit de binnenstad over ZE-stadslogistiek. Daarop is een kopgroep gevormd met actieve ondernemers. Samen met hen zijn meerdere bijeenkomsten over dit onderwerp georganiseerd. Op 3 april 2023 heeft een goed bezochte confe-

rentie plaatsgevonden. Op 30 oktober 2023 heeft een geslaagde zogenaamde meet&greet plaatsgevonden. Naast deze contactmomenten zijn en worden er maandelijks infographics over ZE- naar alle ondernemers in de stad en in de regiogemeenten verzonden. Tevens hebben wij de afgelopen jaren meerdere keren via social media en de Stadsberichten gecommuniceerd. Ook heeft er medio 2023 een promotieteam van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de binnenstad verschillende gesprekken gevoerd met de daar gevestigde ondernemers over de invoer van de ZE-zone en een informatiepakket achtergelaten. Ten slotte is er vanaf begin 2023 een logistiek makelaar, die op verzoek van de ondernemer, gratis met hen in gesprek gaat en maakt inzichtelijk hoe ZE- effect op hen heeft. Samen kunnen zij opzoek gaan naar mogelijke oplossingen in de bedrijfsvoering en een samenwerking starten met andere ondernemers in de stad.

Advies politie

De gemandateerde Verkeersspecialist van de politie Midden-Nederland heeft geadviseerd over het voorgenomen verkeersbesluit, en heeft daarbij aangegeven dat deze positief adviseert over de maatregel.

BESLUIT

Op grond van voorgaande overwegingen is de gemeente tot het besluit gekomen om:

1. een ZE-zone voor bestel- en vrachtverkeer rondom het kernwinkelgebied in het centrum van Amersfoort in te stellen, door het plaatsen van de borden C22c (zone) en C22d (zone) van Bijlage I van het RVV 1990 en de onderborden C22c1 conform het bijgevoegde bordenplan;
2. 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 nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing.

Inwerkingtreding

Dit verkeersbesluit treedt in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken. De daadwerkelijke uitvoering van het besluit is op 1 januari 2025.

Communicatie

Dit verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

Namens dezen,

J.W. Boelhouwers

Afdelingsmanager Stad en Ontwikkeling

Amersfoort, 27 september 2024

Bijlage 1 – Kernwinkelgebied 2025, de toegestane toegangen tot de ZE-zone en bebording

