

Verkeersbesluit opheffen milieuzone en instellen nul-emissiezone Centraal Stedelijk Gebied van Haarlem

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerswetens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW).

Overwegende:

dat het in dit verkeersbesluit beschreven gebied is gelegen binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de wegen die gelegen zijn in dit beschreven gebied wegen zijn als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994 en in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat gelet op bovengenoemd artikel het college van burgemeester en wethouders van Haarlem bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor deze wegen;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem is opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (hierna: SOR) en de Wegcategorisering 30 km/uur;

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig;

dat een aantal van de in dit besluit genoemde wegen gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingswegen;

dat de verkeersfunctie op gebiedsontsluitingswegen centraal staat;

dat het merendeel van de in dit besluit genoemde wegen gecategoriseerd zijn als erftoegangswegen;

dat de voornaamste functie van een erftoegangsweg de verblijfsfunctie is;

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 de gemeente Haarlem op 13 januari 2020 het landelijke Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering heeft ondertekend om te komen tot een (aanzienlijke) verbetering van zowel de leefbaarheid in het stedelijk milieu, als een (aanzienlijke) verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van het omgevingslawaai;

dat deze maatregel is bedoeld om de door emissies van vracht- en bestelauto's veroorzaakte geluids-overlast te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen ter verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid en het versterken van een prettiger verblijfsgebied;

dat in 2015 de tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten afgesloten Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (hierna: ZES), is ondertekend door de gemeente Haarlem;

dat het doel van de ZES 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 ZES te versnellen;

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

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

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

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

dat in het coalitieakkoord 2022-2026 met als titel 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad', gepubliceerd op 17 juni 2022, staat dat:

- het omzetten van de huidige milieuzone voor vrachtwagens in een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens: "Het verbeteren van de luchtkwaliteit een van de opgaven is"; en;
- "Haarlem vanaf 1 januari 2022 een milieuzone heeft. We breiden deze grootstedelijke milieuzone in 2025 uit naar een nul-emissiezone voor stadslogistiek. Hiermee realiseren we een efficiënte en duurzame aanpak van het toenemend vervoer en gaan we voor minder CO₂-uitstoot door deze vervoersbewegingen te verminderen".

dat de gemeente Haarlem in januari 2020 het Schone Lucht Akkoord (SLA) heeft ondertekend en vervolgens o.a. een milieuzone en nul-emissiezone in zijn eigen SLA-maatregelenpakket heeft opgenomen;

dat de gemeente Haarlem in 2020 (nota Haalbaarheidsonderzoek en voorkeursscenario milieuzone en nul-emissiezone (2020/53389)) heeft gekozen voor een grotere nul-emissiezone voor vracht- en bestelauto's dan alleen het Centrum, voorafgegaan door een milieuzone voor vrachtwagens in hetzelfde Centraal Stedelijke Gebied;

dat in maart 2021 door de raad het besluit is genomen om per 1 januari 2022 een milieuzone voor vrachtauto's in te stellen en tegelijkertijd het principebesluit is genomen om die milieuzone in 2025 aan te scherpen tot een nul-emissiezone voor vracht- en bestelauto's in hetzelfde gebied;

dat het invoeren van een nul-emissiezone voor vracht- en bestelauto's in het Centraal Stedelijke Gebied tevens gevolgen heeft voor het regionale verkeer en daarmee de bereikbaarheid van nabij gelegen kernen;

dat in de op 20 en 23 februari 2023 gehouden overleggen van de Regionale Werkagenda Mobiliteit 2021-2023 de gemeente Haarlem afspraken heeft gemaakt met de provincie en de overige gemeenten in Zuid-Kennemerland (ZKL-gemeenten) en IJmond over de uit te werken ambities;

dat een ambitie uit deze werkagenda is: duurzame, slimme en veilige mobiliteit;

dat onder deze ambitie drie prioriteiten vallen, waarbij één van de prioriteiten is: 'Verbeteren van mobiliteit door aanpak verkeersveiligheid en inzetten op ZE-mobiliteit' door: veiliger infrastructuur, gedragsaanpak, milieu- en ZE-zones, faciliteren elektrisch vervoer (o.a. laadinfra) en doorontwikkeling ZE stadslogistiek;

dat in het Haarlemse Mobiliteitsbeleid (vastgesteld september 2021) is opgenomen: 'Om de stedelijke distributie versneld te verduurzamen wordt, net als bij de personenmobiliteit, ingezet op het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit';

dat daarbij o.a. wordt gekeken naar schoon toegangsbeleid Haarlemse binnenstad (instellen en implementeren ZE-zone, met als 1^o stap de Milieuzone voor vrachtverkeer);

dat met de vaststelling van zijn dubbelbesluit in 2021, namelijk de instelling van een milieuzone vracht per 2022 en het principebesluit deze om te zetten in een nul-emissiezone vracht- en bestelauto's per 2025, de raad duidelijk heeft gemaakt dat schone distributie niet langer alleen een individuele keuze blijft, maar een voorwaarde wordt om toegang te hebben tot een groot deel van de stad;

dat in samenwerking met bedrijven en gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland de aanjager zijn van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) als een regionale vertaling van de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek;

dat in het 'besluit harmonisatie milieuzones' van 29 oktober 2019 het RVV 1990, het BABW en het Kentekenreglement per 1 januari 2020 gewijzigd zijn (Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019);

dat deze wijziging onder andere betrekking heeft op de juridische vaststelling van nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's;

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

dat de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone moet worden aangegeven met verkeersbord C22c met bijbehorend onderbord en C22d van bijlage 1 van het RVV 1990 en van toepassing is op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen;

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

dat zowel het Rijk als provincie Noord-Holland ambities hebben vastgelegd op het gebied van emissieloze Stadslogistiek;

dat in de provincie Noord-Holland de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) is vastgesteld die inzet op een duurzame en efficiënte stadslogistiek met als doel de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken;

dat de gemeente Haarlem een deelgenoot is van deze afspraak;

dat in het kader van de ZES als voorganger van de RUAS, in Haarlem de Projectgroep Stedelijke Distributie is gevormd met lokale vertegenwoordigers van brancheorganisaties uit transport en logistiek, horeca, bouwwereld, winkels, inwoners en kennisinstituten;

dat is samengewerkt aan oplossingen voor knelpunten en verkenning van mogelijkheden in pilots, om de stadslogistiek efficiënter, duurzamer en per 2025 emissievrij te maken;

dat de deelnemende partijen aan dit akkoord samen streven naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016;

dat de gemeente Haarlem al langer mobiliteitsbeleid voert om de uitstoot uit mobiliteit te verkleinen, door alternatieven voor autogebruik te bevorderen (fietsen, OV, lopen, ketenvervoer) en door gebruik van schone(re) auto's en bussen te bevorderen (o.a. bevorderen van aardgasrijden en later elektrisch rijden);

dat vanuit het programma Haarlem Klimaat Neutraal (2007) en het door de raad vastgestelde Duurzaamheidsprogramma 2010 daar het tegengaan van klimaatverandering door CO₂-reductie als doel bij kwam;

dat het college een concept voor het principebesluit tot het instellen van een nul-emissiezone voor vracht- en bestelauto's heeft vrijgegeven waarop belanghebbenden hun reacties konden inbrengen tot en met 20 november 2023;

dat de ontvangen reacties en de beantwoording door het college zijn opgenomen in een nota van beantwoording die is bijgevoegd bij het raadsvoorstel 'Besluit invoeren nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens Haarlem';

dat op 9 februari 2024 de raad het besluit heeft genomen om:

- per 1 juni 2025 een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens in te stellen in het Centraal Stedelijk Gebied op de plaats van de huidige milieuzone;

- de landelijk afgesproken overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen - waaronder een onthefingsmogelijkheid voor niet-zakelijk gebruikte bestel- en vrachtwagens over te nemen,

- de Nota van beantwoording inspraakbijdragen invoering nul-emissiezone Haarlem vast te stellen;

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

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

dat onlangs op landelijk niveau door de UAS-partijen zoals de gemeenten en brancheorganisaties gezamenlijk is besloten om voor de niet-opleggertrekkers emissieklasse 6 (bakwagens) eenmalig een aanvulling te maken op de wettelijk geldende overgangsregels;

het college het wenselijk vindt om zich aan het landelijke standpunt te conformeren en daarom deze aanvulling zal overnemen;

het college van oordeel is dat er 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;

Informatie, participatie en communicatie

dat de gemeente Haarlem de projectgroep 'stedelijke distributie' heeft ingesteld, om de maatregelen en Living Labs die voortkomen uit de GD ZES in gang te zetten en te bewaken;

dat de projectgroep bestaat uit ambtenaren, wijkraden, ondernemers, kennisinstellingen en lokale en landelijke belangenbehartigers: als Centrum Management Groep Haarlem, Vereniging Eigenaren Binnenstad, Bouwend Nederland, Evo Fenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN), stichting Waarderpolder Management;

dat de gemeente een informatiepagina <https://haarlem.nl/nul-emissiezone-voor-vracht-en-bestelwagens> heeft ingericht met informatie over de invoering van de nul-emissiezone;

dat tevens op de gemeentelijke pagina een verwijzing is gedaan naar de landelijke informatiewebsite <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven>;

Procedure en onderzoek

dat het invoeren van de nul-emissiezone een noodzakelijk en geschikt instrument is om het doel van de ZES om 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 Haarlem de landelijke lijn over de exacte spelregels van het invoeren van een nul-emissiezone volgt en zij zich conformeert aan de afspraken volgend op de landelijke harmonisatie van de Milieuzones en nul emissiezones;

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

dat de gemeente Haarlem voorafgaand aan de definitieve invoering van de zero-emissiezone middels het verkeersbesluit in overleg met de kerngroep GR Bereikbaarheid een nulmeting heeft laten uitvoeren die de basis is van een monitoringsonderzoek dat de komende jaren wordt uitgevoerd om de impact van de nul-emissiezone op het regionale verkeer in de gaten te houden;

dat dit onderzoek verfijnder is uitgevoerd dan een telling en het resultaat is meegenomen in het BO GR ZKL op 23 september 2024;

dat de meeste gemeenten uit de GR Bereikbaarheid hebben aangegeven waardering te hebben voor het uitgevoerde onderzoek en graag betrokken willen blijven bij de monitoring na invoering van de verkeersmaatregel;

dat de gemeente Haarlem onderzoek heeft laten uitvoeren door Royal Haskoning DHV, naast de mogelijkheid om een milieuzone in te voeren, naar de invoering van nul-emissiezone voor vracht- en bestelauto's, die in het kader van de Green Deal Zero-emissie Stadslogistiek in 2025 zal worden ingevoerd ;

dat deze zone moet helpen om tot schonere lucht voor de inwoners van de gemeente te komen;

dat uit bovenbedoeld onderzoek blijkt dat omzetting naar een nul-emissiezone een nieuwe impuls geeft aan de verbetering van de luchtkwaliteit;

dat het effect van een milieuzone namelijk jaarlijks afneemt doordat voertuigen ook zonder milieuzone geleidelijk (maar trager) schoner worden door voortschrijdende vervanging van oude door nieuwe voertuigen;

dat het invoeren van de maatregel in 2025 leidt tot:

- een vermindering van uitstoot NO_x van 7% in de zone;
- een vermindering van CO₂-emissies van 5% in de zone;
- een vermindering van PM_{2,5} en PM₁₀ van 24% respectievelijk 6%;

dat het invoeren van de maatregel in 2030 leidt tot:

- een vermindering van uitstoot NO_x van 91% in de zone;
- een vermindering van CO₂-emissies van 90% in de zone;
- een vermindering van PM_{2,5} en PM₁₀ van 38% respectievelijk 2%, deze reducties zijn beperkt(er) omdat het grootste deel van deze emissies veroorzaakt worden door slijtage van banden, remmen en wegdek en een relatief klein aandeel verbrandingsemisies betreft.

dat door hetzelfde gebied te kiezen de kosten van de omzetting beperkt zullen zijn omdat van vrijwel hetzelfde handhavingssysteem en borden(dragers) gebruik gemaakt kan worden;

dat het college op 2 oktober 2023 het concept besluit invoeren nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens Haarlem per 1 juni 2025 heeft vrijgegeven voor inspraak waarbij belanghebbenden hun reacties konden inbrengen;

dat de reacties online konden worden ingediend via de projectpagina of eventueel per post aan de gemeente;

dat het concept besluit en de kennisgeving van de ter visie legging en inspraakmogelijkheden zijn gepubliceerd via het Gemeenteblad (2023-421230), via de Haarlem-site (op genoemde projectpagina en een nieuwsbericht) en via een advertentie in huis-aan-huisbladen;

dat inzage ook mogelijk was in de Publiekshal Raakspoor te Haarlem;

dat belangenorganisaties van ondernemers, mede-overheden en alle wijkraden ook per e-mail actief op de inspraak zijn geattendeerd;

dat voorts alle eigenaren van bestel- en vrachtwagens een informatiebrief hebben ontvangen;

dat de ca. 150 reacties integraal zijn opgenomen in de Nota van beantwoording inspraakbijdragen invoeren nul emissiezone Haarlem per 2025;

Belangenafweging

dat de maatregel potentieel gevolgen heeft voor de mobiliteit van diverse bewoners en ondernemers van de gemeente (en regio gemeenten) die afhankelijk zijn van bedrijfs- of vrachtvoertuigen in de vastgestelde nul-emissiezone;

dat deze gevolgen zich niet alleen voordoen voor de bewoners en ondernemers die gevestigd zijn in de desbetreffende zone, maar ook voor het (doorgaande) regionale verkeer dat gebruikmaakt van wegen gelegen in deze zone;

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 (waaronder mede-overheden) vroegtijdig zijn betrokken bij de implementatie van de nul-emissiezone zodat zij ook vroegtijdig zijn gestimuleerd om na te denken over het vervangen van of investeren in nieuwe voertuigen of alternatieven;

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 voor de nul-emissiezone wordt uitgegaan van het landelijk ontheffingenkader, doch 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 de gemeente Haarlem op 6 september 2023 de Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones mede heeft ondertekend om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen;

dat binnen de nul-emissiezone in de periode van 1/1/2025-1/1/2030 een toelatingsbeleid voor bedrijfs- en vrachtauto's wordt gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen;

dat de gemeente Haarlem beleidsregels voor ontheffingverlening heeft vastgesteld 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;

dat thans door de gemeente Haarlem in het Centraal Stedelijk Gebied door middel van geplaatste borden C22a van bijlage 1 van het RVV 1990 een milieuzone is ingesteld met het doel om vrachtauto's met een dieselmotor te weren waarbij een uitzondering is gemaakt voor vrachtauto's in de emissieklasse 6;

dat ten behoeve van de gevolgen voor het regionale verkeer periodieke overleggen worden gevoerd op bestuurlijk niveau tussen de ZKL-gemeenten en dat als gevolg van deze overleggen de eerdergenoemde nulmeting is uitgevoerd om inzicht te verkrijgen op de effecten van de zone op het regionale verkeer. Dit monitoringsonderzoek wordt in 2028 en 2030 herhaald;

dat met het invoeren van de nul-emissiezone per 1 juni 2025 de huidige milieuzone voor vrachtauto's in het Centraal Stedelijk Gebied van Haarlem zal worden opgeheven in verband met het vervallen van de noodzaak daarvan;

dat door middel van het verwijderen van zoneborden C22a van bijlage 1 van het RVV 1990 de aangege-
de milieuzone wordt opgeheven en vervangen wordt door een nul-emissiezone door middel van
het plaatsen van bord C22c van bijlage 1 van het RVV 1990 met zonale toepassing waarmee bedrijfs-
en vrachtauto's uit dit gebied worden geweerd waarbij middels een onderbord de nul-emissiezone
toegankelijk wordt verklaard voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's;

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

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het verwijderen van verkeersbord C22a, en het plaatsen van
de borden C22c met bijbehorend onderbord en C22d van bijlage 1 van het RVV 1990 (met zonale toe-
passing), een verkeersbesluit is vereist;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de hiervoor benoemde verkeersmaatregel strekt tot het verze-
keren van de veiligheid op de weg en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de
bruikbaarheid daarvan alsmede tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte
overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer
in het geding komt met uitvoeren van de hiervoor benoemde verkeersmaatregel;

dat gelet op alle voorgaande overwegingen het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het
verkeer ondergeschikt is aan de aan dit besluit te strekken doelen;

dat dit verkeersbesluit niet leidt tot een significante toename van de geluidsbelasting afkomstig van
wegverkeerslawaaï op de geluidsgevoelige gebouwen als gevolg van de wijziging;

dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemandateerde van de politie;

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde verkeersmaatregelen.

Handhaving

dat de nul-emissiezone op straat, conform artikel 86e van het RVV 1990, wordt vormgegeven door
middel van het plaatsen van bord C22c met het bijbehorend onderbord en bord C22d van bijlage 1 van
het RVV 1990, beide verkeersborden krijgen een zonale toepassing;

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

dat het hierdoor aannemelijk is dat de kans op het negeren van de verkeersmaatregel groot kan zijn;

dat dit ten koste gaat van het gewenste effect van de maatregel en daarmee geen positieve bijdrage
wordt geleverd aan de beoogde doelen binnen het betrokken gebied;

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

dat uit de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitenge-
woon opsporingsambtenaar volgt dat buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA) bevoegd in domein
I Openbare Ruimte en domein II Milieu, welzijn en infrastructuur bevoegd zijn om te handhaven op
strafbare feiten door stilstaand verkeer, alsmede rijdend verkeer zoals deze volgen uit hoofdstuk C
(geslotenverklaring) van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat de handhaving door een BOA ten aanzien van C-borden is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid,
waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door
bepaalde gebieden af te sluiten voor bedrijfs- en vrachtauto's, zoals -in dit geval- de nul-emissiezones;

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

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

dat dit cameratoezicht en bijbehorende faciliteiten door het opheffen van handhaving op de milieuzone
voor vrachtauto's beschikbaar komen voor handhaving op de nul-emissiezone;

dat vanaf invoering van de maatregel een periode van vier maanden wordt aangehouden voor commu-
nicatie en waarschuwing, alvorens wordt overgegaan tot handhaving;

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 nul-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 nul-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;

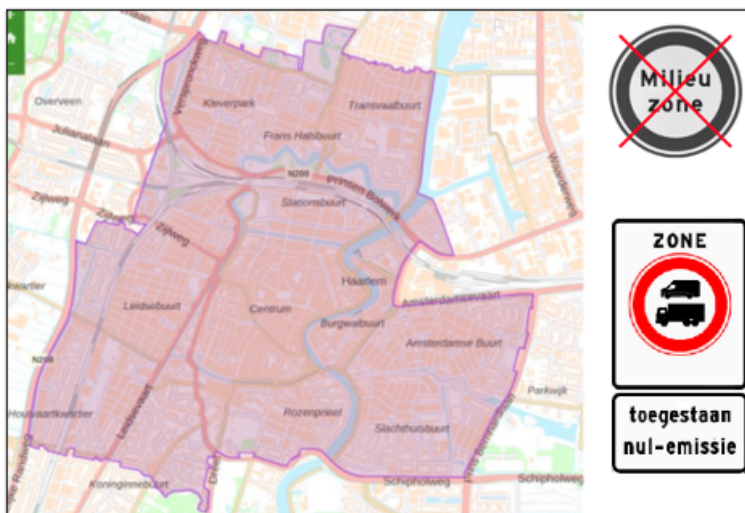
dat op het moment dat het nieuwe verkeersbord C22e geformaliseerd wordt in het RVV 1990, een (wijzigings)verkeersbesluit genomen wordt door het college om de nieuwe situatie vast te leggen.

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

1. door middel van het verwijderen van de verkeersborden C22a van bijlage 1 van het RVV 1990 alsmede de bijbehorende onderborden de bestaande milieuzone in het centraal stedelijk gebied op te heffen;
2. door middel van het plaatsen van de verkeersborden C22c en C22d van bijlage 1 van het RVV 1990 met zonale toepassing een geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone in te stellen in het centraal stedelijk gebied waarbij middels een onderbord model C22c1 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan;
3. een en ander zoals aangegeven op de in dit besluit opgenomen situatieschets;
4. te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86^e, 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;
5. deze maatregelen in te laten gaan op 1 juni 2025.

Situatieschets:



* Zie <https://kaart.haarlem.nl/app/map/72> voor een interactieve kaart

Aldus vastgesteld te Haarlem

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,

De secretaris, De burgemeester,

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in het Gemeenteblad. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in het Gemeenteblad bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. Daarnaast verzoeken wij u om ook uw telefoonnummer en/of e-mailadres te vermelden. Dit maakt het makkelijker om contact met u op te nemen over uw bezwaarschrift. In het bezwaarschrift

moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.