

Verkeersbesluit voor het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in de kernwinkelgebieden van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten in de gemeente Almere

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almere (hierna: het college) is, gelet op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994)
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb);
- de Klimaatwet; en
- het Coalitieakkoord Almere 2024-2026;

Heeft besloten om bij het verkeersbesluit een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren in de kernwinkelgebieden van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten. De invoering van de nul-emissiezone heeft tot oogmerk de luchtkwaliteit te verbeteren en daarmee schadelijke gevolgen voor de gezondheid te voorkomen, de CO₂-uitstoot terug te dringen en daarmee op termijn de effecten op het klimaat te verminderen, alsook door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of (milieu)schade te beperken. De nul-emissiezone houdt in dat in een bepaald gebied, in het onderhavige geval in de kernwinkelgebieden van Almere Stad, Almere Buiten en Almere Haven, uitsluitend emissieloze bestel- en vrachtvoertuigen zijn toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit

Wettelijke basis

Op grond van artikel 2, tweede lid, aanhef onder a, van de WVV 1994 is het mogelijk om regels vast te stellen die strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede van de milieugevolgen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Deze bepaling biedt een grondslag om met een verkeersbesluit een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's in Almere.

Omdat het in de kernwinkelgebieden van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten gaat om wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of het waterschap, is het college van de gemeente Almere het bevoegde orgaan om een daartoe strekkend verkeersbesluit te nemen. Dit volgt uit artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de WVV 1994.

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit 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.

Uit het oogpunt van de doelstellingen:

1. het voorkomen of beperken van de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2, tweede lid, sub a, van de WVV 1994);

is het gewenst om in de gemeente Almere per 1 januari 2028 een nul-emissiezone in te voeren waarin slechts nul-emissie voertuigen worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK2020/191355.

Aanleiding

Verbeteren van de Almeerse luchtkwaliteit

Door onder andere de groei van het aantal inwoners en de toename van internetbestellingen geldt voor vrijwel alle steden, waaronder ook Almere, dat het aantal vracht- en bestelauto's in de stad blijft toenemen. Hierdoor komen de bereikbaarheid en de leefbaarheid van stadscentra steeds meer onder druk te staan. De uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van vervoersbewegingen gaat ten koste van de gezondheid en de biodiversiteit. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid, de (economische) vitaliteit en de aantrekkingskracht van de centrumgebieden.



De invoering van de nul-emissiezones maakt het mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit het centrum, met onder meer als doel de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Deze maatregel draagt bij aan de verlaging van de concentratie van luchtverontreinigende stoffen en aan een vermindering van de gezondheidsrisico's.

Door de stadslogistiek anders en slimmer te organiseren, neemt het aantal vervoersbewegingen af, en worden de resterende vervoersbewegingen uitgevoerd met schone, emissieloze voertuigen die geen uitlaatgassen uitstoten. Dit betekent dat de stadslogistiek efficiënter en emissieloos wordt.

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek

Sinds 2006 zijn door het Rijk, diverse gemeenten, waaronder Almere, en het bedrijfsleven stappen gezet om de uitstoot van (vracht)verkeer in binnensteden te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

In 2014 is de 'Green Deal Zero Emission Stadslogistiek' (hierna: de Green Deal ZES) gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten. De gemeente Almere heeft deze in 2019 ondertekend. Partijen bij de Green Deal ZES hebben als doel gesteld dat in 2025 steden zoveel mogelijk emissieloos worden beleverd. De Green Deal ZES heeft als doel om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van stadsverkeer te minimaliseren en om geluidsoverlast door verkeer te beperken.

De Green Deal ZES was het startpunt voor het ontplooiën van activiteiten om de transitie naar emissieloze stadslogistiek te versnellen en op te schalen. In het kader van deze opschaling hebben het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven afspraken en uitgangspunten voor nul-emissiezones vastgelegd in de landelijke 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek'¹ (2020-2025), waarbij de gemeente Almere geen partij is, en in de opvolgende landelijke 'Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones'² (2025-2030), die op 2 april 2025 door de gemeente Almere is medeondertekend.

Verder is op 29 oktober 2019 het 'Besluit harmonisatie milieuzones'³ vastgesteld. Dit besluit maakt het onder meer mogelijk om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren. Daarnaast voorziet het besluit in een landelijke uniforme regeling en uniforme bebording voor de aanduiding van een nul-emissiezone, zodat de herkenbaarheid en duidelijkheid omtrent nul-emissiezones voor bestuurders worden vergroot.

Klimaatakkoord en sectortafel Mobiliteit

De beweging richting emissieloze stadslogistiek maakt onderdeel uit van het in 2019 gesloten Nederlandse Klimaatakkoord.⁴ In het Klimaatakkoord is een pakket aan afspraken en oplossingen opgenomen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% te verminderen.

Bij de sectortafel Mobiliteit is gekeken hoe de CO₂-uitstoot van mobiliteit (23% van de totale uitstoot) kan worden teruggebracht op een manier die de leefbaarheid van steden en andere gebieden vergroot. Eén van de belangrijkste maatregelen van de sectortafel Mobiliteit is dat 30 tot 40 grote steden per 1 januari 2025 emissieloze stadslogistiek invoeren in een gebied dat door het college wordt vastgesteld als nul-emissiezone.

Schone Lucht Akkoord 2020

Op 13 januari 2020 is het 'Schone Lucht Akkoord' (hierna: het SLA) ondertekend door het Rijk, de provincies en 45 gemeenten, waaronder de gemeente Almere. Partijen bij het SLA hebben zich gecommitteerd aan de ambitie om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het SLA bevat een pakket maatregelen om de lucht in Nederland schoner en gezonder te maken. De transitie naar emissieloze mobiliteit is hiervan een belangrijk onderdeel.

Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030

Stadslogistiek wordt minder milieubelastend. Op 17 september 2020 is de 'Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030'⁵ (hierna: de Mobiliteitsvisie) vastgesteld. In de Mobiliteitsvisie wordt schone stadslogistiek genoemd als een belangrijke bijdrage aan een gezonde en duurzame stad en wordt onder andere als doel gesteld dat de stadslogistiek minder milieubelastend wordt voor de omgeving. Daarom is er samenwerking

1) Te raadplegen via: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-5418a5d4-7b82-481d-a901-594128709363/pdf>.

2) Te raadplegen via: <https://open.overheid.nl/documenten/a8d46c03-9f32-4aef-beac-e0aa778abb7c/file>.

3) Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (*Stb.* 2019, 398).

4) Te raadplegen via: <https://www.klimaatakkoord.nl/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord>.

5) Te raadplegen via: https://www.almere.nl/fileadmin/files/almere/bestuur_en_organisatie/201027_Almere_Mobiliteitsvisie_2030_vastgesteld-170920.pdf.



gezocht binnen de eerdergenoemde Green Deal ZES, waarvan de invoering van nul-emissiezones in de circa 30 grote steden van Nederland een uitkomst is.

Besluitvorming college instellen nul-emissiezone

Op 8 maart 2022⁶ heeft het college via een raadsbrief de voorbereiding voor het instellen van de nul-emissiezone aangekondigd.

Op 28 november 2023⁷ heeft het college besloten tot het instellen van een nul-emissiezone in de kernwinkergebieden van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten per 1 januari 2028.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten die een nul-emissiezone invoeren, dit minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Het college heeft daarom besloten om de nul-emissiezone per 1 januari 2028 in te laten gaan, zodat ondernemers voldoende tijd hebben om zich op het emissieloos rijden voor te bereiden.

Zienswijze procedure

Om tot een zorgvuldig afgewogen verkeersbesluit te komen, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante belangen, heeft het college op 17 februari 2026 het ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Almere 2028 ter inzage gelegd en eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. In totaal zijn er 101 zienswijzen ingediend.

Op basis van de ingediende zienswijzen heeft het college besloten om de contour van de nul-emissiezone in Almere Haven aan te passen naar de contour zoals die was beoogd door het college. In het ontwerp-verkeersbesluit is per omissie een te grote omvang van de nul-emissiezone in Almere Haven weergegeven. Die omissie wordt met dit verkeersbesluit hersteld. Daarnaast is artikel 9 van het onthef-fingenbeleid, dat gaat over ontheffing bij onvoldoende transportcapaciteit op het elektriciteitsnet (net-congestie), tekstueel aangepast, zodat de terminologie geactualiseerd is. Voor meer informatie hierover verwijst het college naar hoofdstukken 2.4.2 en 2.8.2 van de Nota van beantwoording van 9 juni 2026, die als **bijlage 9** is gehecht aan dit verkeersbesluit.

Verwachte effecten

In het kader van de invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's heeft het college door Haskoning onderzoek laten verrichten naar de te verwachten effecten van het instellen van een nul-emissiezone in het centrum van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten op het gebied van luchtkwaliteit, de uitstoot van CO₂ en verkeer. Op het gebied van geluidhinder heeft het college aan Haskoning gevraagd de mogelijke effecten binnen de nul-emissiezone kwalitatief in beeld te brengen. De bevindingen van Haskoning zijn verwerkt in het rapport 'Effectonderzoek nul-emissiezone gemeente Almere' van 11 december 2025 (hierna: het Effectonderzoek). Het volledige Effectonderzoek is als **bijlage 1** gehecht aan dit verkeersbesluit.

Het Effectonderzoek leidt op basis van de gehanteerde uitgangspunten, rekenmodellen en invoergegevens tot de hieronder besproken conclusies.

Effecten luchtkwaliteit

Voor de effecten van de invoering van de nul-emissiezone op de luchtkwaliteit is een onderscheid gemaakt tussen effecten *binnen* en *buiten* de nul-emissiezone.

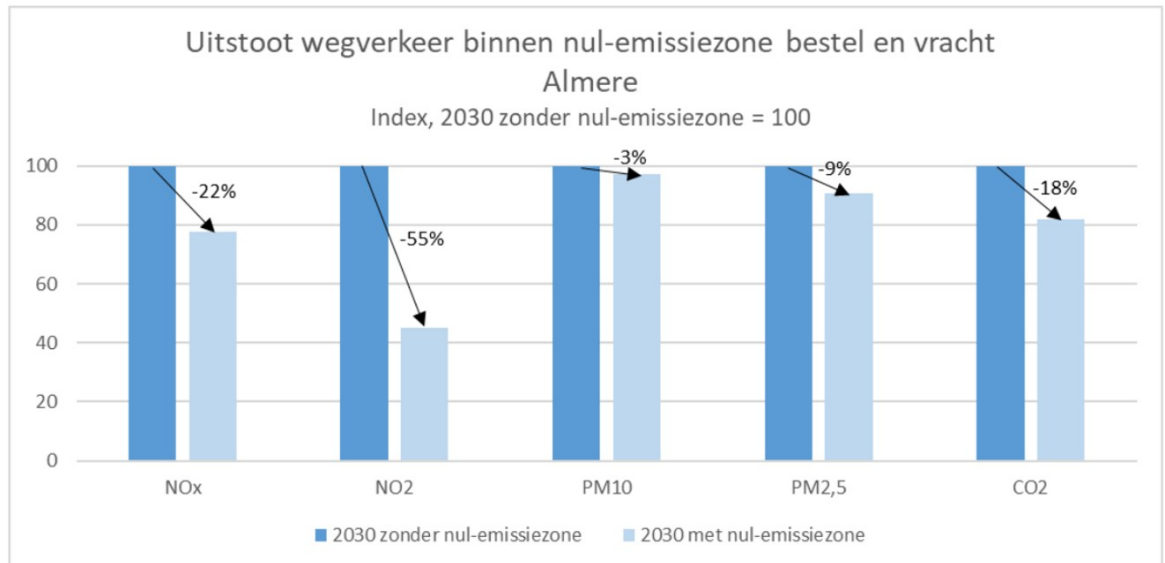
Effecten luchtkwaliteit binnen de nul-emissiezone

Uit het Effectonderzoek volgt dat de invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in 2030 binnen de nul-emissiezone leidt tot een vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), stikstofdioxide (NO₂), fijnstof PM₁₀, fijnstof PM_{2,5} en koolstofdioxide

(CO₂) door wegverkeer. Ten opzichte van de situatie '2030 zonder nul-emissiezone' gaat het gemiddeld voor NO_x om 22% afname, voor NO₂ 55% afname, voor PM₁₀ om 3% afname, voor PM_{2,5} om 9% afname en voor CO₂ om 18% afname (zie Figuur 1 hieronder).

6) Te raadplegen via: <https://almere.notubiz.nl/modules/8/Raadsbrieven/739656>

7) Te raadplegen via: https://almere.notubiz.nl/vergadering/1190336#ai_8104991



Figuur 1. Uitstoot wegverkeer binnen de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's, geïndexeerd.

De berekende concentraties na invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's leiden op alle rekenpunten tot lagere concentraties in de buitenlucht. De effecten op de NO₂-concentraties zijn het grootst: concentratieverminderingen van 0,06 tot 0,32 µg/m³. Dat gaat om verminderingen van de bijdrage van het wegverkeer van 58% tot 62%. Bij PM₁₀ en PM_{2,5} gaat het om concentratieverminderingen van 0,13 µg/m³ bij de tunnelmond bij de Hospitaaldreef en 0,00 tot 0,01 µg/m³ langs de overige wegen in de nul-emissiezone. Bij PM₁₀ komt dat neer op verminderingen van de wegbijdrage van 3%, bij PM_{2,5} gaat dit om verminderingen van 9% tot 13%.⁸

Effecten luchtkwaliteit buiten de nul-emissiezone

Op locaties buiten de nul-emissiezone kunnen zowel positieve effecten optreden vanwege uitstraling, als negatieve effecten vanwege omrijden. Een bestel- of vrachtauto met een herkomst en/of bestemming binnen de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's wordt verondersteld na invoering van de nul-emissiezone elektrisch te zijn, om zo de nul-emissiezone nog in te mogen. Als een dergelijk voertuig buiten de nul-emissiezone rijdt, zal het daar ook voor minder uitstoot zorgen. Dat wordt een 'uitstralingseffect' genoemd. Van 'omrijdeffecten' is sprake wanneer bestel- en vrachtverkeer dat nu in de beoogde nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's rijdt, maar er niet per se moet zijn (doorgaand verkeer dat er geen herkomst en/of bestemming heeft) ervoor kiest om de toelatingseisen voor de nul-emissiezone te ontwijken en om de nul-emissiezone heen gaat rijden. Op de locaties met de grootste hoeveelheden omrijdend verkeer kunnen de effecten van omrijden groter zijn dan de effecten vanwege uitstraling.

In het Effectonderzoek is een inschatting gemaakt van de mogelijke effecten van uitstraling en omrijden op concentraties buiten de nul-emissiezone. Onderzocht is wat de berekende concentraties vanwege het verkeer zonder nul-emissiezone in 2030 zijn en wat de mogelijke effecten van uitstraling en omrijden vanwege de nul-emissiezone zijn.

De berekende concentraties na invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's leiden op alle rekenpunten tot lagere concentraties in de buitenlucht. De effecten op de NO₂-concentraties zijn het grootst: verminderingen van de bijdrage van het wegverkeer van 17% tot 44%. Bij PM₁₀ komt dat

8) Dat het relatieve effect op PM₁₀ en PM_{2,5} kleiner is dan op NO₂ komt doordat PM₁₀ en PM_{2,5} niet alleen uitstoot door verbranding van fossiele brandstoffen bevat, maar ook uitstoot door slijtage aan banden, remmen en wegdek. Die slijtage-emissies nemen niet af bij invoering van een nul-emissiezone. Dat komt doordat voertuigen zonder verbrandingsuitstoot nog steeds wel uitstoot door slijtage aan vooral banden en wegdek veroorzaken. Bij PM_{2,5} is het deel van de uitstoot dat door verbranding van fossiele brandstoffen wordt veroorzaakt, groter dan bij PM₁₀. Dat maakt dat het effect op de concentraties PM_{2,5} groter is dan op PM₁₀.



neer op verminderingen van de wegbijdrage van 1% tot 2% buiten de nul-emissiezone, bij $PM_{2,5}$ gaat dit om verminderingen van 2% tot 6% buiten de nul-emissiezone.

Uit het Effectonderzoek volgt dat binnen de nul-emissiezone heel weinig vrachtverkeer rijdt zonder een herkomst en/of bestemming binnen de nul-emissiezone. Voor de stadscentra van Almere Buiten en Almere Haven wordt minimaal tot geen omrijdend verkeer verwacht. Voor het stadscentrum van Almere Stad gaat het om maximaal 45 vrachtvoertuigen per dag die nu over de Hospitaaldreef rijden. De meest aannemelijke omrijdroute voor het mogelijk omrijdende verkeer in Almere Stad zal via de Randstaddreef en Spoordreef zijn. Om een beeld te krijgen van de mogelijke concentratietoenames als gevolg van dit omrijdende verkeer, is een berekening gemaakt. Uit de resultaten blijkt dat er, als gevolg van de extra verkeersbewegingen op deze wegen, een kleine netto toename in de concentratie kan plaatsvinden langs de Spoordreef. Op basis van de uitstralingseffecten langs de Spoordreef en de Randstaddreef, is de verwachting dat zowel langs de Spoordreef als de Randstaddreef het effect van de uitstraling kleiner is dan het omrijdeffect. Op basis van de indicatieve berekening voor de Spoordreef, lijkt er netto een lichte toename in de concentratie plaats te vinden langs de Spoordreef en Randstaddreef. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat van deze 45 vrachtvoertuigen mogelijk een deel vanwege autonome ingroei van elektrische voertuigen in 2030 al emissieloos zijn, en daarmee niet hoeft om te rijden. Op basis van het bovenstaande is het niet aannemelijk dat er buiten de nul-emissiezone sprake zal zijn van wezenlijk verhoogde concentraties NO_2 , PM_{10} en $PM_{2,5}$ vanwege het wegverkeer.

Effecten geluidhinder

De twee belangrijkste geluidbronnen van wegverkeer zijn: (1) het rolgeluid van de banden die over het wegdek rollen; en (2) het aandrijfgeluid van de motor, de versnellingsbak en de uitlaat.

Effecten geluidhinder binnen de nul-emissiezone

Binnen de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's, waar niet harder dan 70 km/u gereden wordt, zullen positieve geluidseffecten optreden. Vanwege het ontbreken van motorgeluid bij voertuigen zonder verbrandingsmotor is, met name op wegen met een lagere snelheid, een vermindering van geluid te verwachten, ook al blijft er sprake van bandengeluid. De netto geluidreductie is afhankelijk van de rijsnelheid: bij 70 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.

Effecten geluidhinder buiten de nul-emissiezone

Buiten de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's is niet te verwachten dat er negatieve geluidseffecten optreden als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone en de daarmee gepaard gaande toename van elektrisch verkeer. Alleen op de Randstaddreef en Spoordreef, waar mogelijk enige sprake zou kunnen zijn van een toename van verkeer door omrijdend verkeer, kan mogelijk een lichte toename van de geluidsemissie optreden. Op basis van de ingeschatte hoeveelheid extra verkeersbewegingen en eerdere, vergelijkbare, onderzoeken kan echter worden geconcludeerd dat deze toename ruimschoots onder de wettelijke grens van 1,5 dB, zoals opgenomen in artikel 21a van het BABW, blijft, waardoor er wettelijk gezien geen aanvullende eisen zijn ten aanzien van mogelijke omrijdbewegingen.

Effecten verkeer

De invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's zal tot gevolg hebben dat vervoerders in veel gevallen niet de huidige door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen in kunnen inzetten binnen de nul-emissiezone. Overstappen van een door fossiele brandstoffen aangedreven voertuig op een elektrisch voertuig vergt een investering. Verwacht kan worden dat vervoerders daarin een investeringsafweging maken en daarbij kosteneffectiviteit meewegen.

Het is denkbaar dat er binnen de stad meer van kleinere en lichtere voertuigen gebruik gemaakt gaat worden dan nu het geval is, bijvoorbeeld van een bestelbus in plaats van een vrachtauto, of van een vrachtfiets in plaats van een bestelauto. Verschuiving naar lichtere voertuigen kan leiden tot aanvullende positieve effecten op uitstoot, luchtkwaliteit en geluidhinder. Als dat leidt tot meer voertuigbewegingen, dan kan dat die positieve effecten deels verminderen. Verschuiving naar vrachtfietsen kan bijdragen aan een vergroting van het aantal voertuigcategorieën op de weg met verschillende rijsnelheden, wat in zijn algemeenheid een aandachtspunt is voor de verkeersveiligheid.

Omdat de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's niet geldt voor personenauto's, is niet uit te sluiten dat er in sommige gevallen voor wordt gekozen om van een bestelauto over te stappen op een



personenauto met verbrandingsmotor, bijvoorbeeld een stationwagen of een SUV. Omdat een bestelauto een andere laadkarakteristiek heeft en het vervangende transportmiddel doelgeschikt en toepasbaar moet zijn, is het echter niet aannemelijk dat een dergelijke verschuiving van bestelauto naar personenauto op grote schaal zal plaatsvinden. In het algemeen ligt de uitstoot van een personenauto ook lager dan die van een bestelauto. Dat maakt dat bij een eventuele overstap van bestelauto naar personenauto in het algemeen niet te verwachten is dat per saldo een verslechtering van uitstoot optreedt.

Het valt moeilijk te voorspellen welke keuzes vervoerders hierin zullen maken. Daarom zijn bovenstaande factoren ook niet representatief te kwantificeren. Kwalitatief kan wel het volgende worden gesteld. Vermindering van ritten en een overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig hebben aanvullende positievere effecten, vanwege minder slijtage-uitstoot per voertuig. Een overstap van een bestelauto op een personenauto kan minder positieve effecten hebben dan in het Effectonderzoek is berekend. Deze effecten kunnen redelijkerwijs tegen elkaar worden weggestreept, waardoor de in het Effectonderzoek berekende effecten als representatief verondersteld kunnen worden. Het is niet aannemelijk dat dit per saldo tot een verslechtering leidt.

Vermindering overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu

Op basis van het Effectonderzoek concludeert het college dat de maatregel tot het invoeren van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's een bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Almere. Dit is in het belang van de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van de gemeente Almere. Ook zal er volgens de berekeningen geen sprake zijn van waarneembaar toegenomen geluid-hinder als gevolg van de maatregel. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad. Dit draagt bij aan de eerdergenoemde klimaatambities van de gemeente.

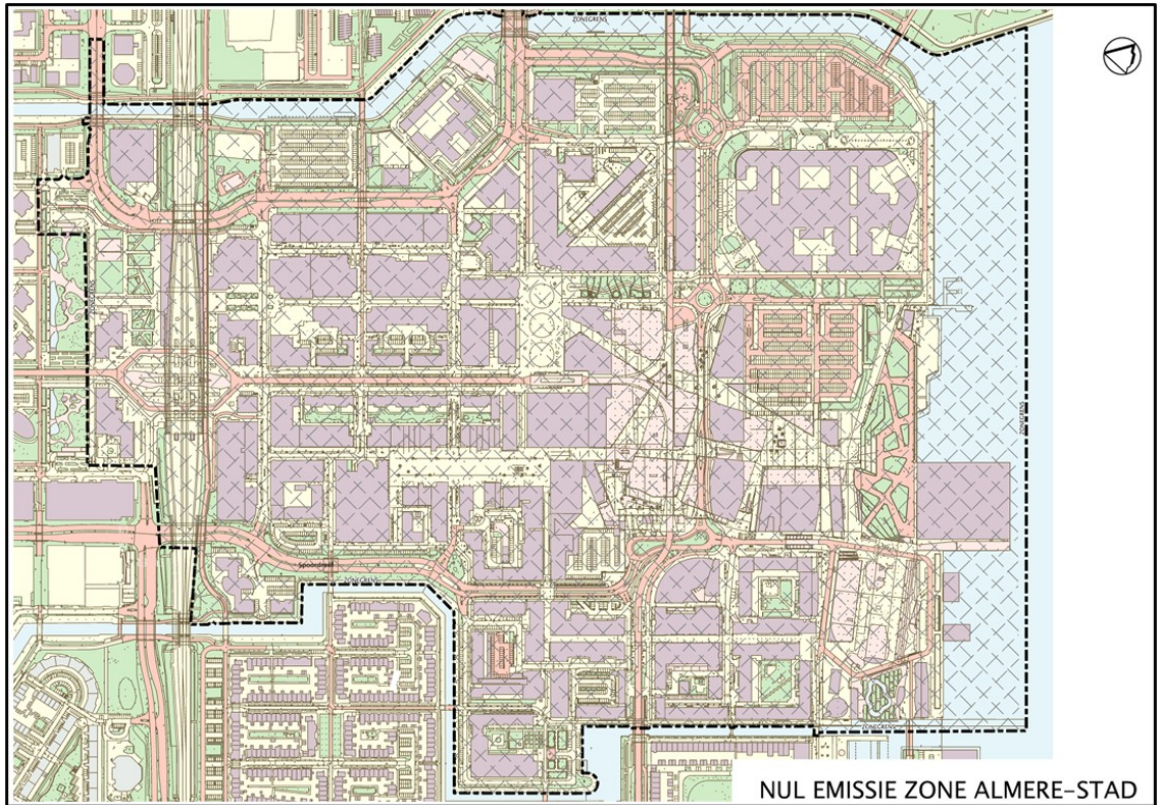
Gelet op het vorenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer met de invoering van een nul-emissiezone voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2, tweede lid, sub a, van de WVV 1994

Wijze van invoering

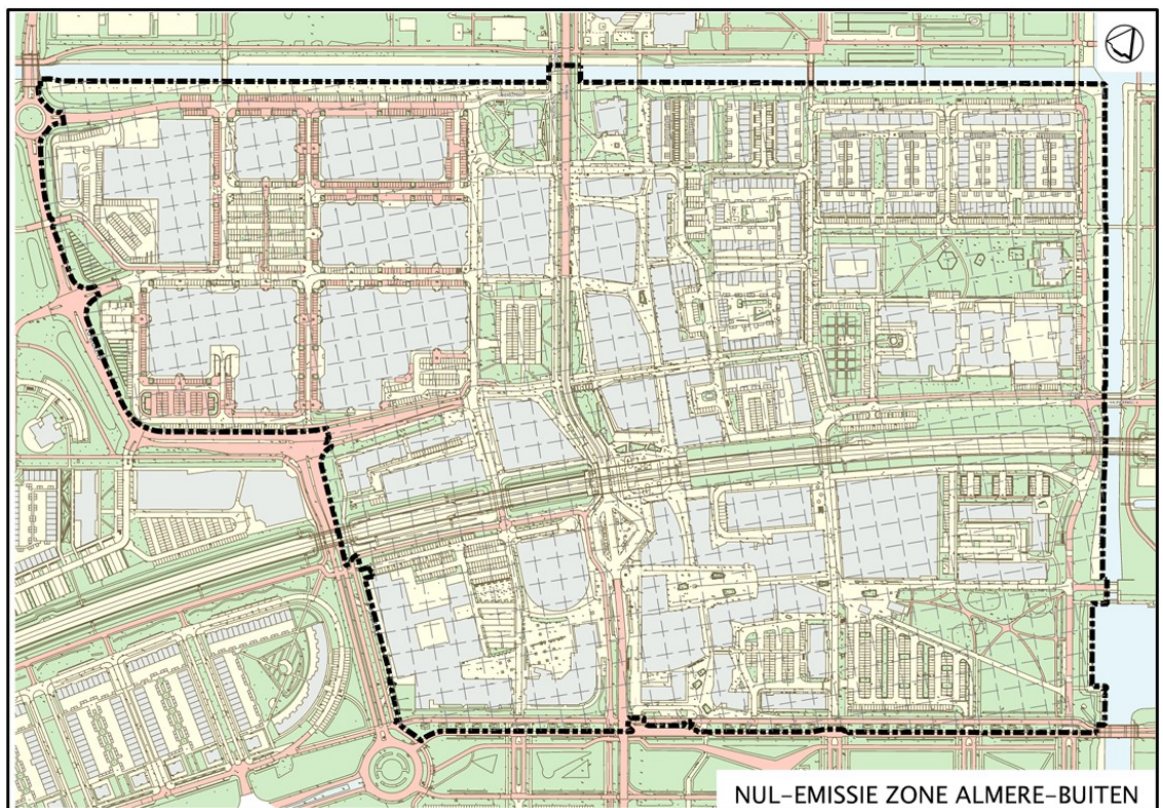
Omvang van de nul-emissiezone

Het gebied van de nul-emissiezone is weergegeven op de drie onderstaande kaarten. De nul-emissiezone omvat het centrum van Almere Stad, Almere Buiten en Almere Haven. Het gebied van de nul-emissiezone is weergegeven op de kaarten die als **Bijlage 3 tot en met 5** aan dit besluit zijn gehecht.

Figuur 2: Contour van de nul-emissiezone in Almere Stad



Figuur 3: Contour van de nul-emissiezone in Almere Buiten



Figuur 4: Contour van de nul-emissiezone in Almere Haven



Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's geldt op grond van het RVV 1990 de volgende overgangsregeling:

Bedrijfsauto's

Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2029; - Vanaf 1 januari 2029 zijn uitsluitend emissieloze bedrijfsauto's toegestaan.

Vrachtauto's

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot en met 31 december 2024 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Bakwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtauto's toegestaan.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn landelijk per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;
2. 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;
3. 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-emissiezones in.

Ontheffingenbeleid



Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten, gelden voor specifieke groepen en voertuigtypen vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden. Voor deze specifieke groepen en voertuigtypen heeft het college een ontheffingenbeleid opgesteld dat tegelijkertijd met het verkeersbesluit zal worden vastgesteld.

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een ontheffingensysteem dat zo uniform mogelijk is. Om dit mogelijk te maken is een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeenten geharmoniseerde ontheffingsaanvragen behandelt. Daarnaast is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld.

In het ontheffingenbeleid worden de volgende ontheffingsmogelijkheden opgenomen:

- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bedrijfsauto's;
- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor vrachtauto's;
- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 12 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- Ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal € 500,--) in verband met een handicap;
- Ontheffing voor voertuigen die niet uitstootvrij te verkrijgen zijn;
- Ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen op de bedrijfslocatie vanwege een structureel tekort aan transportcapaciteit voor afname van elektriciteit; en
- Ontheffing voor dierenambulances.

Daarnaast blijft het mogelijk om op basis van de hardheidsclausule een ontheffing te verlenen indien sprake is van uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien ten tijde van het opstellen van het ontheffingenbeleid.

Voor de vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden sluit de gemeente Almere aan bij de landelijk geldende vrijstellingen en ontheffingen. Er worden er géén lokale ontheffingsmogelijkheden noodzakelijk geacht. De zienswijzen laten zien dat de meest voorkomende zorgen worden opgevangen met de ontheffingsmogelijkheden. Voor uitzonderlijke situaties kan een verzoek tot toepassing van de hardheidsclausule worden ingediend.

Bebording en handhaving

De nul-emissiezone wordt op straat, conform artikel 86e van het RVV 1990, vormgegeven door middel van het plaatsen van de borden C22ezb van bijlage 1 van het RVV 1990 met daarboven het woord 'zone' zijnde een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone waarbij middels een onderbord conform model C22e1 van bijlage 1 van het RVV 1990 wordt weergegeven dat dergelijke voertuigen met nul-emissie wel zijn toegestaan binnen de zone. Het einde van de nul-emissiezone wordt aangegeven middels de borden C22f of C22fze.

Om het gewenste effect van het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's te behalen, is het noodzakelijk dat de maatregelen op efficiënte en effectieve wijze worden gehandhaafd. Voor de handhaving van de maatregelen zal daarom gebruik worden gemaakt van het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van 'Automatic Number Plate Recognition' (ANPR)-camera's. Ook zullen daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsbeambtenaren worden ingezet voor de handhaving. Vanaf de invoering van de maatregelen zal een waarschuwingsperiode van zes maanden worden gehanteerd voor communicatie en waarschuwing, alvorens wordt overgegaan tot handhaving.

Communicatie

Landelijke communicatie

Vanaf 2025 voeren achtentwintig gemeenten in Nederland een nul-emissiezone in voor bedrijfs- en vrachtauto's. Lokale communicatie in het kader van deze invoering is zoveel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid. Deze landelijke communicatie bevat onder meer het meermaals versturen van brieven aan alle voertuigeigenaren die mogelijk geraakt worden door de invoering van nul-emissiezones. Hiermee is gestart in februari 2023. Ook is er een online en



offline communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd (www.doehet-zero.nl en www.opwegnaarzes.nl).

Lokale communicatie vanaf 2022

Ter aanvulling op de landelijke campagne heeft de gemeente diverse aanvullende communicatiemaatregelen genomen om bewoners en ondernemers tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de nul-emissiezone in Almere. Zo heeft de gemeente in oktober 2024 een brief naar alle eigenaren van een bestel- en/of vrachtauto in Almere gestuurd, is er een informatiewebspagina gelanceerd (www.almere.nl/zes), zijn er nieuwsbrieven en online berichten gedeeld en kunnen sinds eind 2024 geïnteresseerden een kosteloos adviesgesprek voeren met een logistiek adviseur. In maart 2025 zijn er in de drie kernwinkelgebieden informatieavonden georganiseerd, waarbij bewoners en ondernemers zijn geïnformeerd over de komst van de nul-emissiezone en in de gelegenheid zijn gesteld vragen te stellen en zorgen te delen.

Belangenafweging

Aan de invoering van de nul-emissiezone ligt het belang van artikel 2 van de WVV 1994 ten grondslag. De maatregel strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer.

De in te voeren nul-emissiezone heeft potentieel gevolgen voor inwoners en ondernemers in de gemeente die afhankelijk zijn van bedrijfs- en vrachtoermtuigen in de nul-emissiezone. In juli 2023 is er daarom een schouw verricht in de kernwinkelgebieden Almere Haven, Almere Stad en Almere Buiten. Aanwezig waren medewerkers, ondernemers, de wethouder en vertegenwoordigers van TLN en Evofenedex.

De ontvangen zienswijzen hebben het college een goed inzicht gegeven in de aan de orde zijnde belangen (voor een uitgebreide weergave hiervan en de reactie van het college wordt verwezen naar de Nota van beantwoording, als Bijlage 9 bij dit besluit, Hoofdstuk 1 en 2, in het bijzonder paragrafen 1.5, 2.1 en 2.4.2). Naar aanleiding daarvan is, zoals eerder toegelicht, de afbakening van de nul-emissiezone in Almere Haven aangepast. De nul-emissiezone vraagt van ondernemers om slimme logistieke oplossingen te ontwikkelen en te investeren in emissieloze voertuigen. Het gaat daarbij onder meer om ondernemers in de centrumgebieden van Almere Haven, Almere Stad en Almere Buiten, bevoorradingsbedrijven en (andere) transportbedrijven. In de Uitvoeringsagenda Zero-emissie Stadslogistiek (UAS) is afgesproken dat ondernemers vier jaar de tijd krijgen om zich op het emissieloos rijden voor te bereiden. Gerekend vanaf het eerdergenoemde collegebesluit van 28 november 2023 hebben betrokkenen, meer specifiek ondernemers, ruim vier jaar de tijd (gehad) om zich voor te bereiden op de invoering van de nul-emissiezone en daar waar nodig de bedrijfsactiviteiten aan te passen en/of te investeren in emissieloze voertuigen.

De hierboven genoemde mogelijke (nadelige) gevolgen die individuen dan wel bedrijven ondervinden als gevolg van dit verkeersbesluit, wegen naar het oordeel van het college niet op tegen de daarmee gemoeide belangen, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat, alsmede het beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten, gelden er uitzonderingen op de beoogde maatregelen en worden er voor specifieke groepen en voertuigtypen ontheffingen en vrijstellingen verleend. Voor de nul-emissiezone wordt uitgegaan van het landelijke ontheffingenkader van het RVV 1990, met de mogelijkheid voor de gemeenten om daarnaast beleid op maat te ontwikkelen voor lokale ontheffingen. Naar het oordeel van het college is derhalve een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen, waarbij rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de mogelijke (nadelige) gevolgen van de nul-emissiezone.

Het college is ervan overtuigd dat met het instellen van de nul-emissiezone een verbetering van de luchtkwaliteit én een reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd. Dat wordt onder meer bevestigd door het effectonderzoek dat Haskoning BV op verzoek van het college op 11 december 2025 heeft gepubliceerd. Het college heeft ervoor gekozen om het belang bij het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu zwaarder te laten wegen dan de mogelijke nadelige gevolgen die individuen of bedrijven van de voorgenomen invoering van de nul-emissiezones kunnen ondervinden.



Uit een landelijk onderzoek (14 oktober 2025, te vinden via: <https://www.opwegnaarzes.nl/gemeente/kennisbank/literatuur-en-onderzoek>) naar de impact van de invoering van nul-emissiezones blijkt dat de maatschappelijke baten in Almere 3,3 keer zo hoog zijn als de gezamenlijke investeringen die door de gemeente en ondernemers worden gedaan. Daarnaast zorgen de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingsmogelijkheden en subsidies naar het oordeel van het college ervoor dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit voldoende ingeperkt worden.

Gevolgte procedure

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Awb. Het in artikel 24 van het BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de Nationale Politie, regionale eenheid Midden-Nederland, district Flevoland, heeft plaatsgevonden en deze heeft op 16 december 2025 positief over het plan geadviseerd.

Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 17 februari 2026 gepubliceerd in het Gemeenteblad 2026, 72769. Op basis van de ontvangen zienswijzen is het ontwerp-verkeersbesluit aangepast.

BESLUIT

1. Door het plaatsen van verkeersborden C22ezb met daarboven het woord 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone in te stellen in Almere waarbij middels een onderbord conform model C22e1 RVV 1990 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan, dan wel krachtens de ten tijde van het nemen van het definitieve verkeersbesluit geldende bebording zoals bepaald in het RVV 1990;
2. Dat de bebording ten behoeve van nul-emissiezones wordt geplaatst conform het als bijlage 3, 4 en 5 bijgevoegde bebordingsplan en de in bijlage 2 nader omschreven locaties die integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit;
3. Dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2028;
4. Dat dit verkeersbesluit wordt aangehaald als "Verkeersbesluit nul-emissiezone Almere 2028"

Dit besluit wordt op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd in de digitale editie van het gemeenteblad, te zien via de website Officiële Bekendmakingen.

Bijlagen

Bijlage 1: Effectonderzoek nul-emissiezone Almere

Bijlage 2: Bordenlocatie tekstueel nul-emissiezone Almere

Bijlage 3: Contourenkaart en borden nul-emissiezone Almere Stad

Bijlage 4: Contourenkaart en borden nul-emissiezone Almere Buiten

Bijlage 5: Contourenkaart en borden nul-emissiezone Almere Haven

Bijlage 6: Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Almere 2028

Bijlage 7: Leeswijzer Nota van beantwoording

Bijlage 8: Zienswijzen (geanonimiseerd) nul-emissiezone Almere

Bijlage 9: Nota van beantwoording van zienswijzen d.d. 9 juni 2026

Almere, 9 juni 2026

Het college van burgemeester en wethouders van Almere,

*de secretaris,
A. van Mazijk*

*de burgemeester,
W.H.J.M. van der Loo*

MEDEDELINGEN



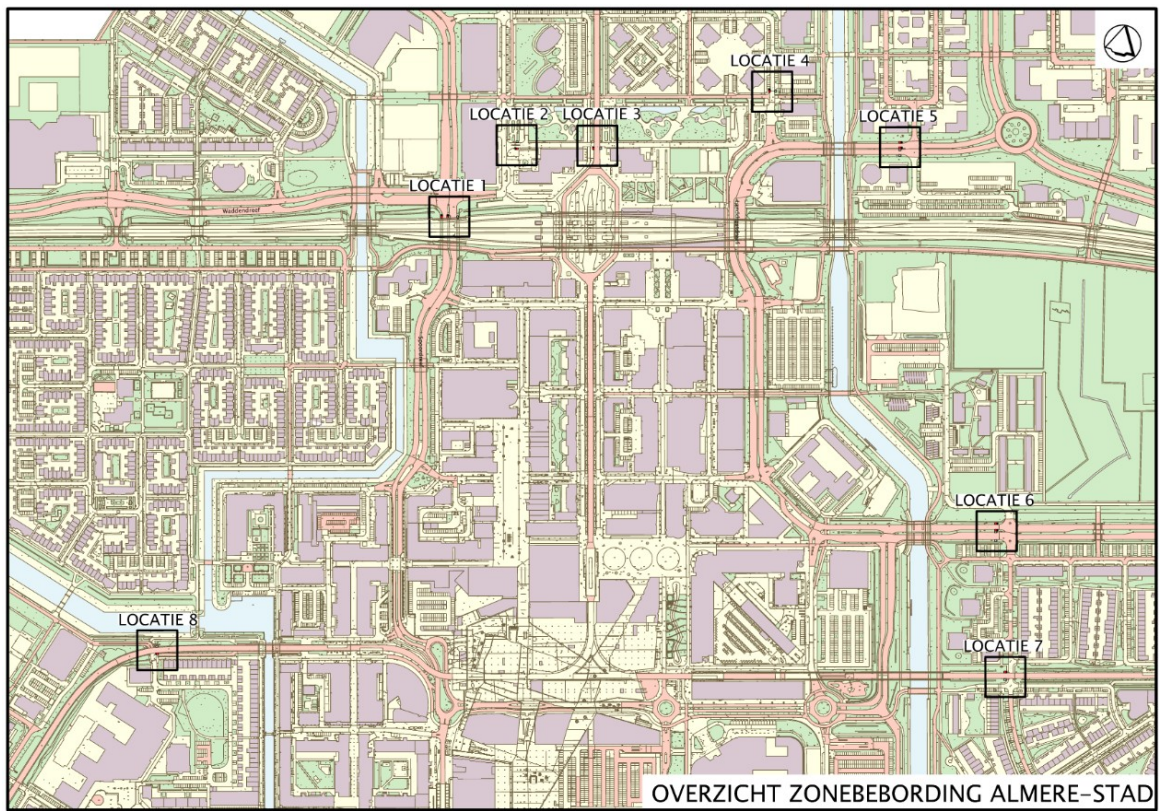
Beroep en voorlopige voorziening

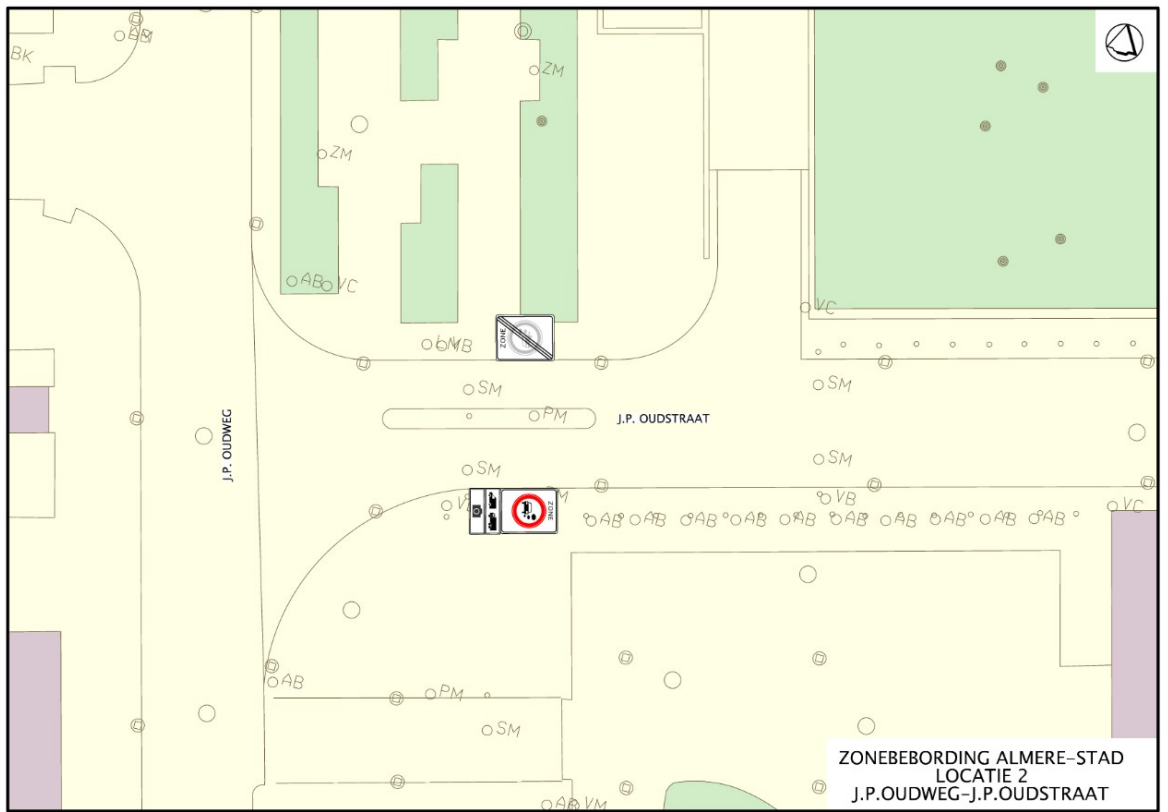
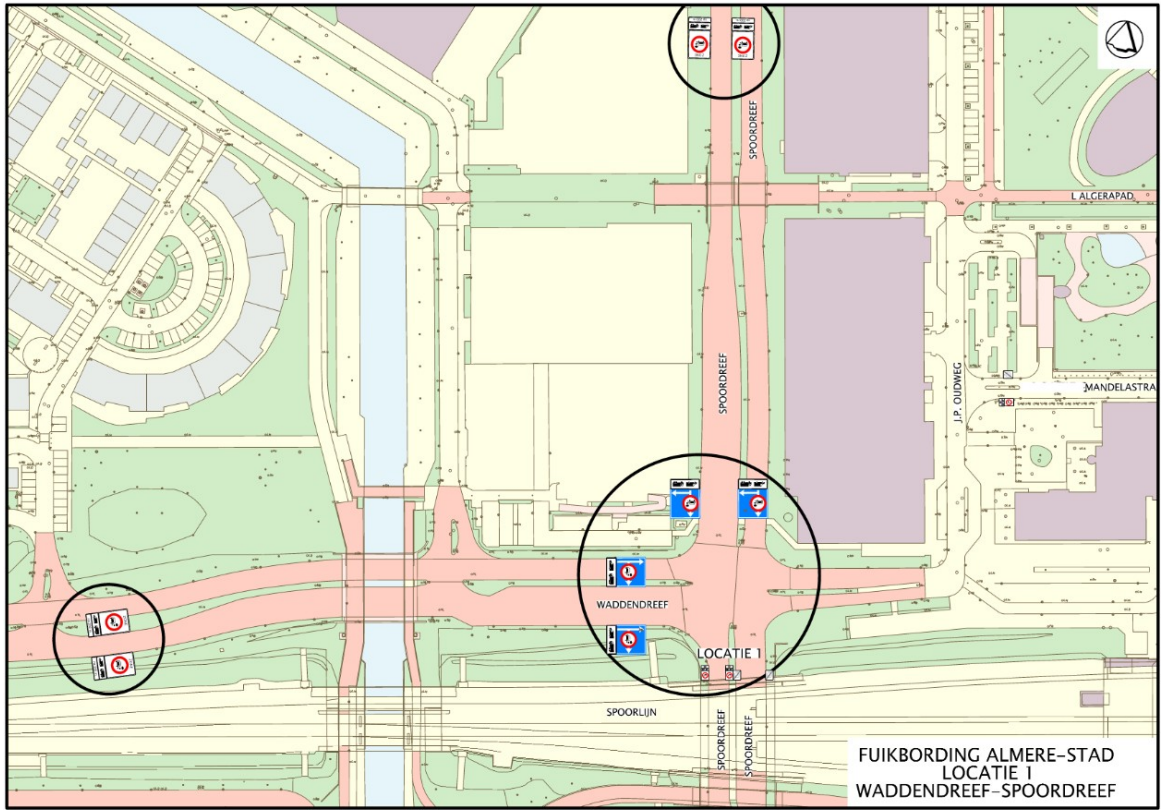
Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken, ingaande op de dag na bekendmaking van dit besluit, beroep instellen bij de Rechtbank Midden-Nederland, Bestuursrecht, o.v.v. bodemzaken, postbus 16005, 3500 DA Utrecht. In uw brief aan de rechtbank moet staan: uw naam en adres; de verzenddatum van uw brief; een omschrijving van ons besluit; de redenen waarom u het oneens bent met het besluit; uw handtekening. Het is belangrijk dat u een kopie van dit verkeersbesluit meestuurt. Aan een beroep zijn kosten verbonden.

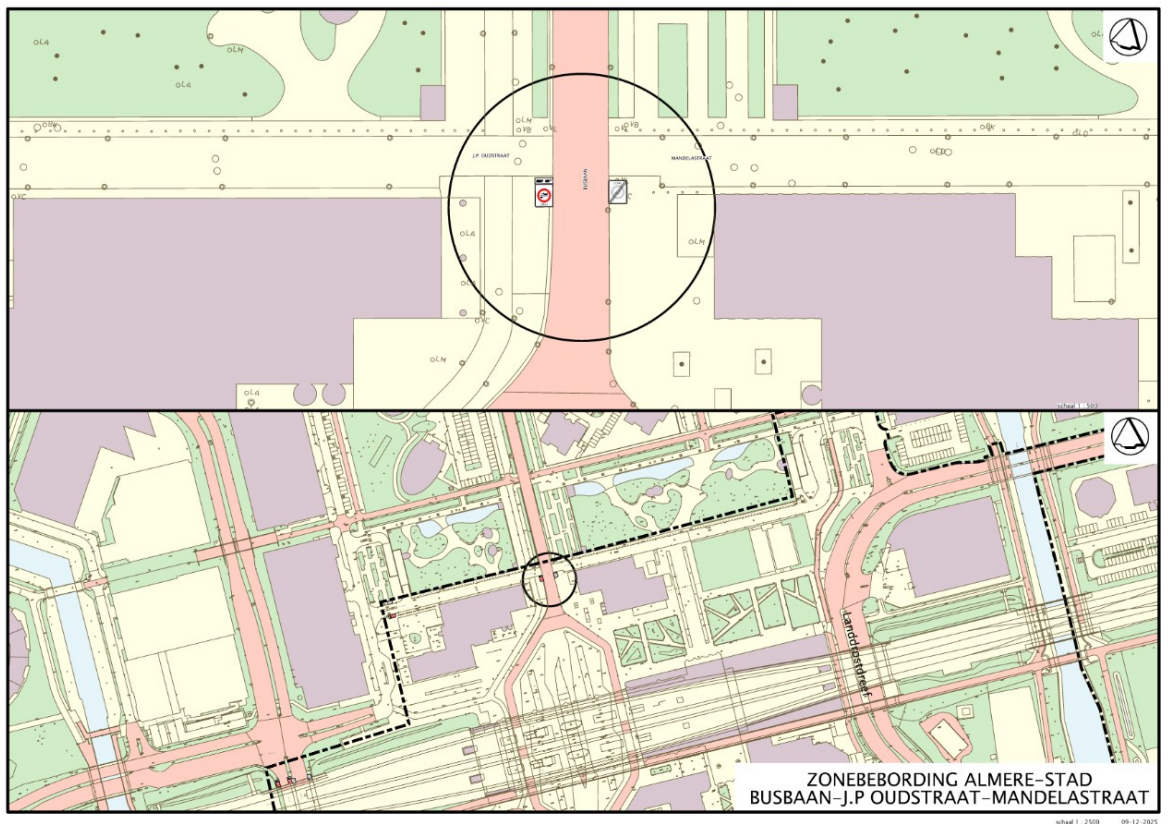
U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

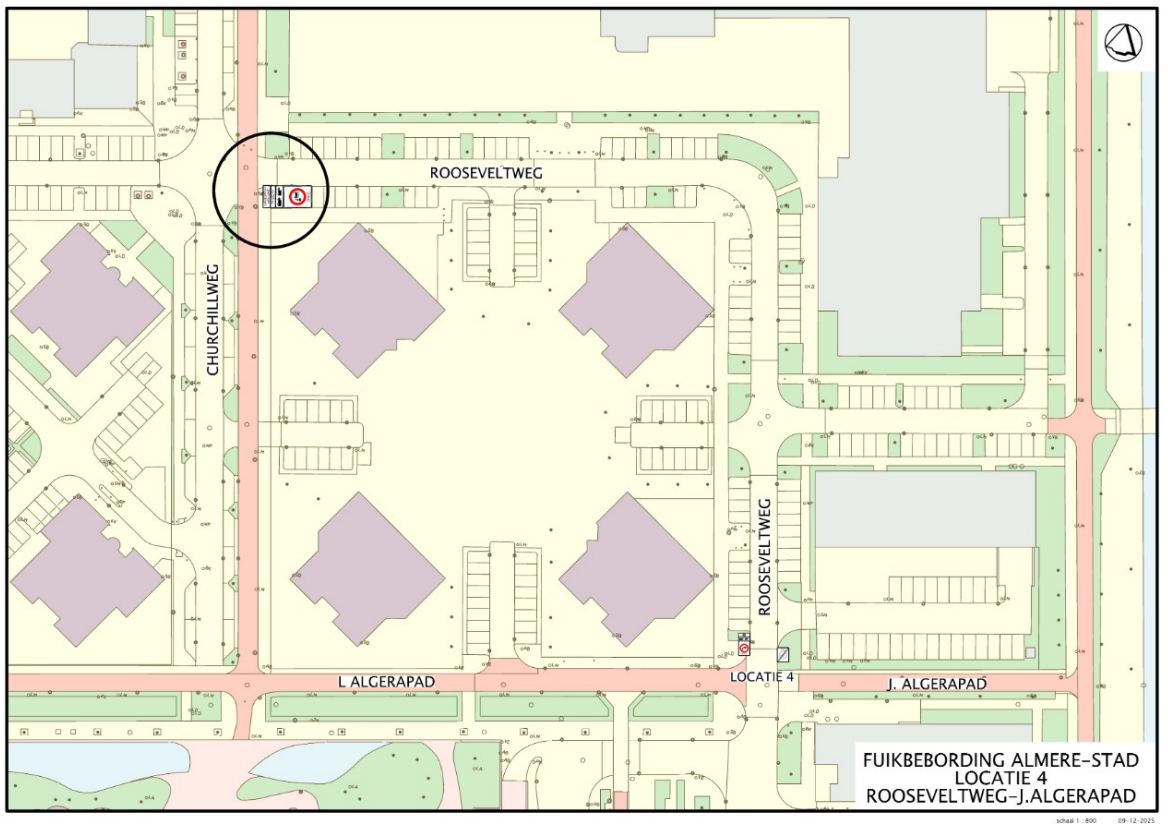
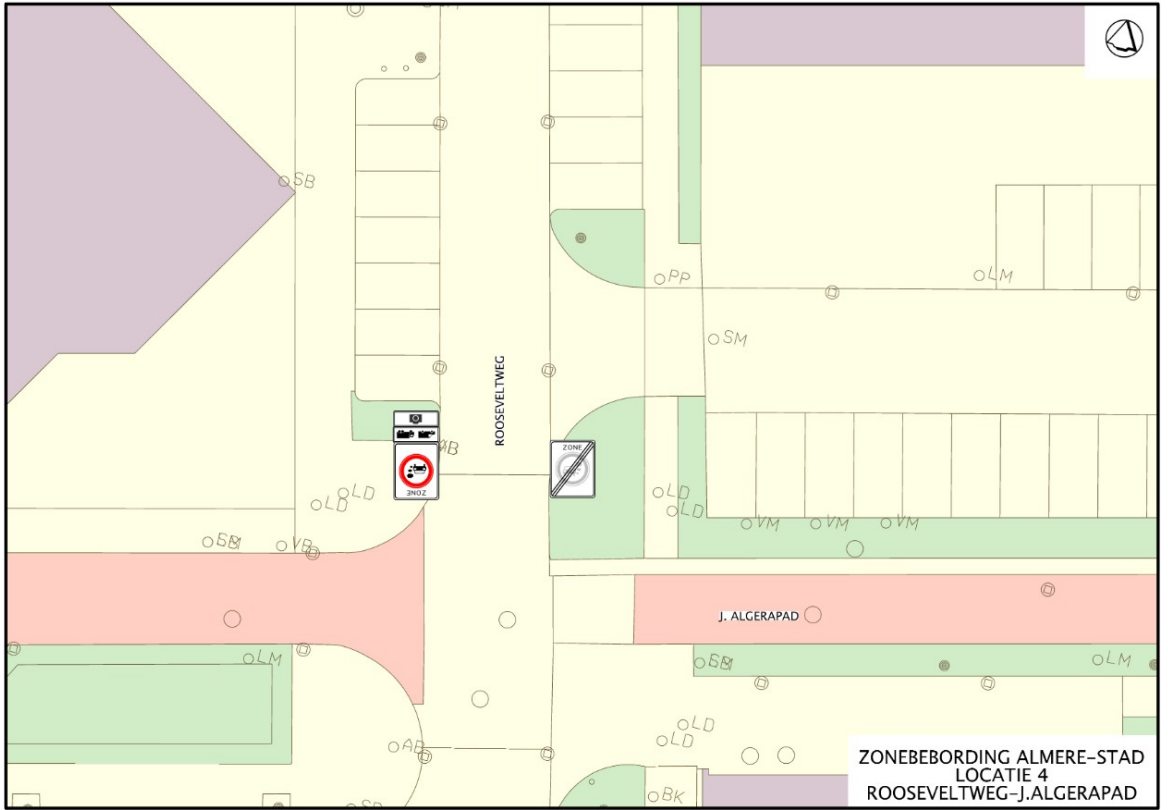
Het indienen van een beroepschrift heeft geen opschortende werking. Hiervoor moet een voorlopige voorziening worden ingediend bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Midden-Nederland, Bestuursrecht, o.v.v. voorlopige voorzieningen, postbus 16005, 3500 DA Utrecht. Als de voorzieningenrechter het verzoek toekent, is het besluit opgeschort.

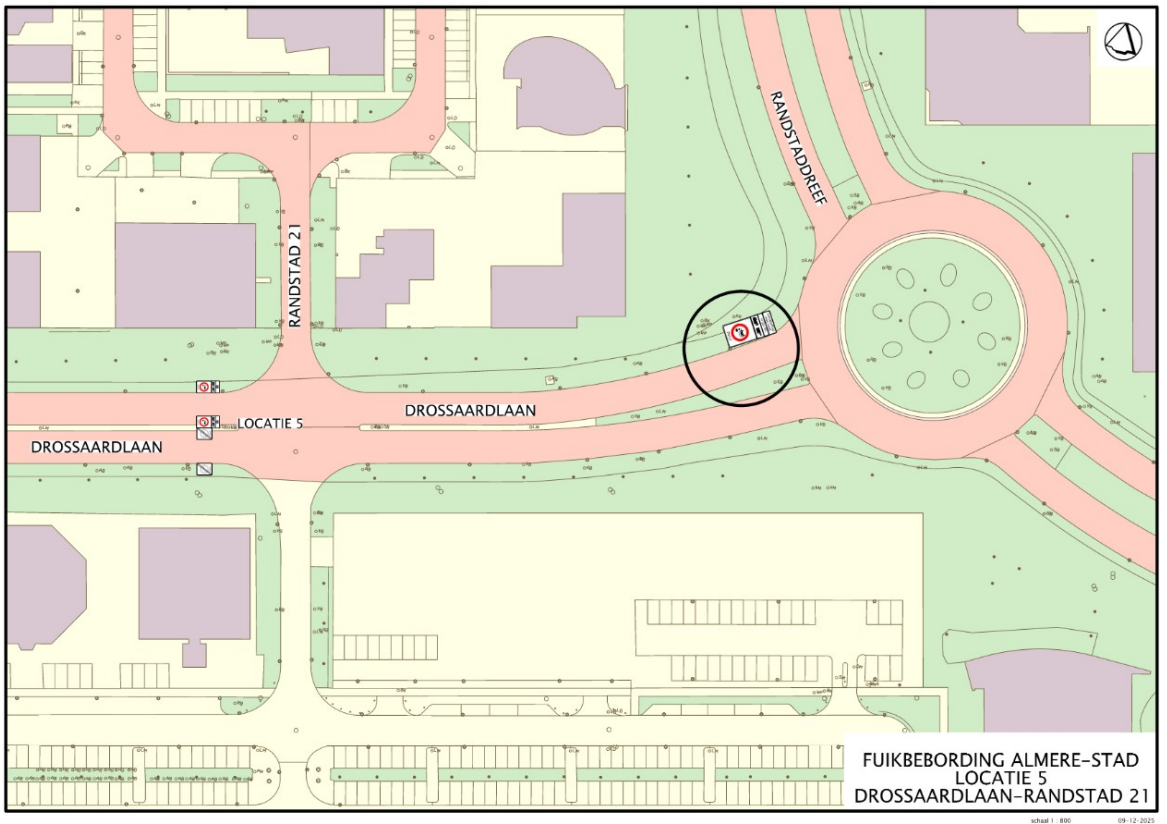
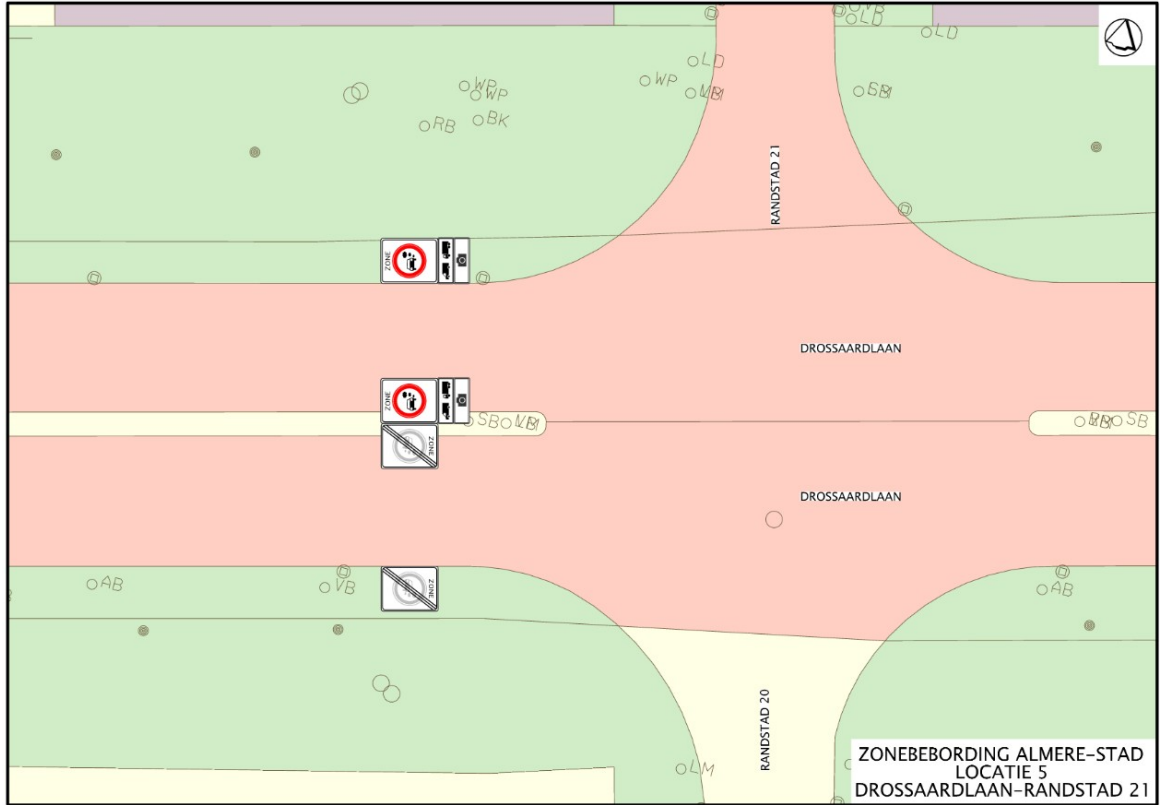
Bijlage 3 Contourenkaart en borden nul-emissiezone Almere Stad

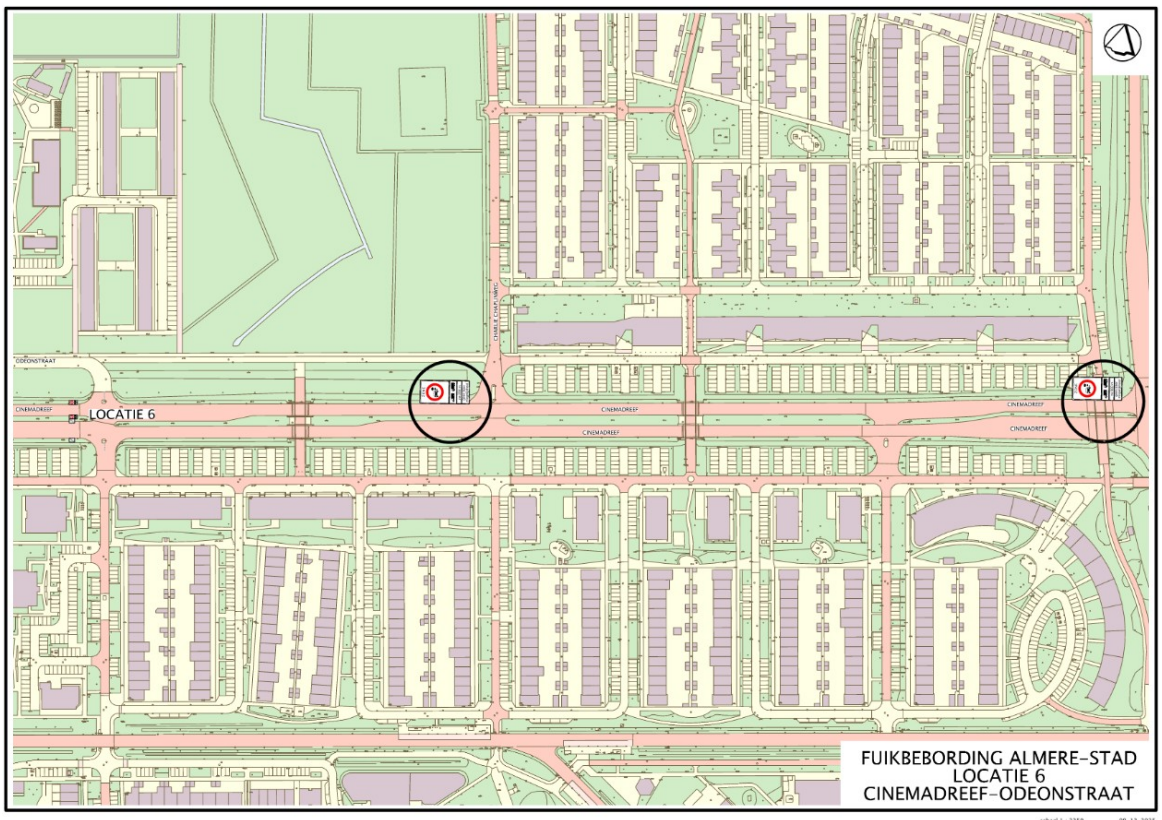
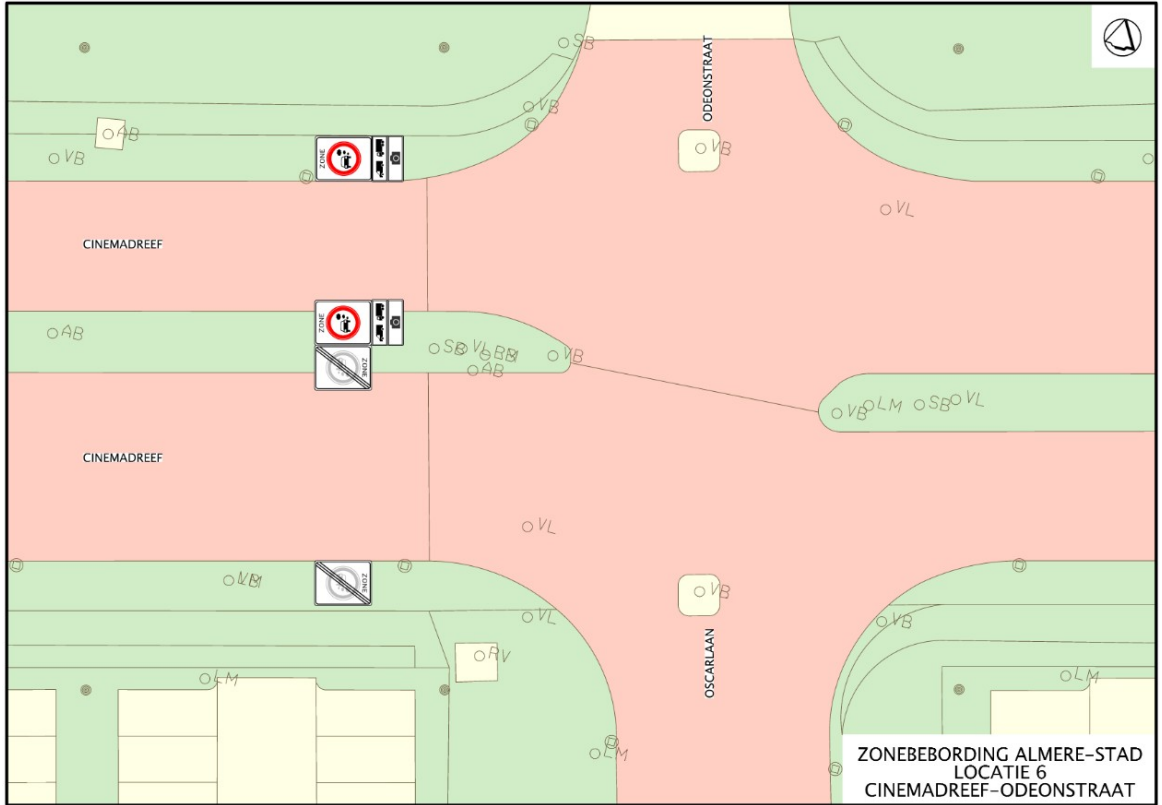


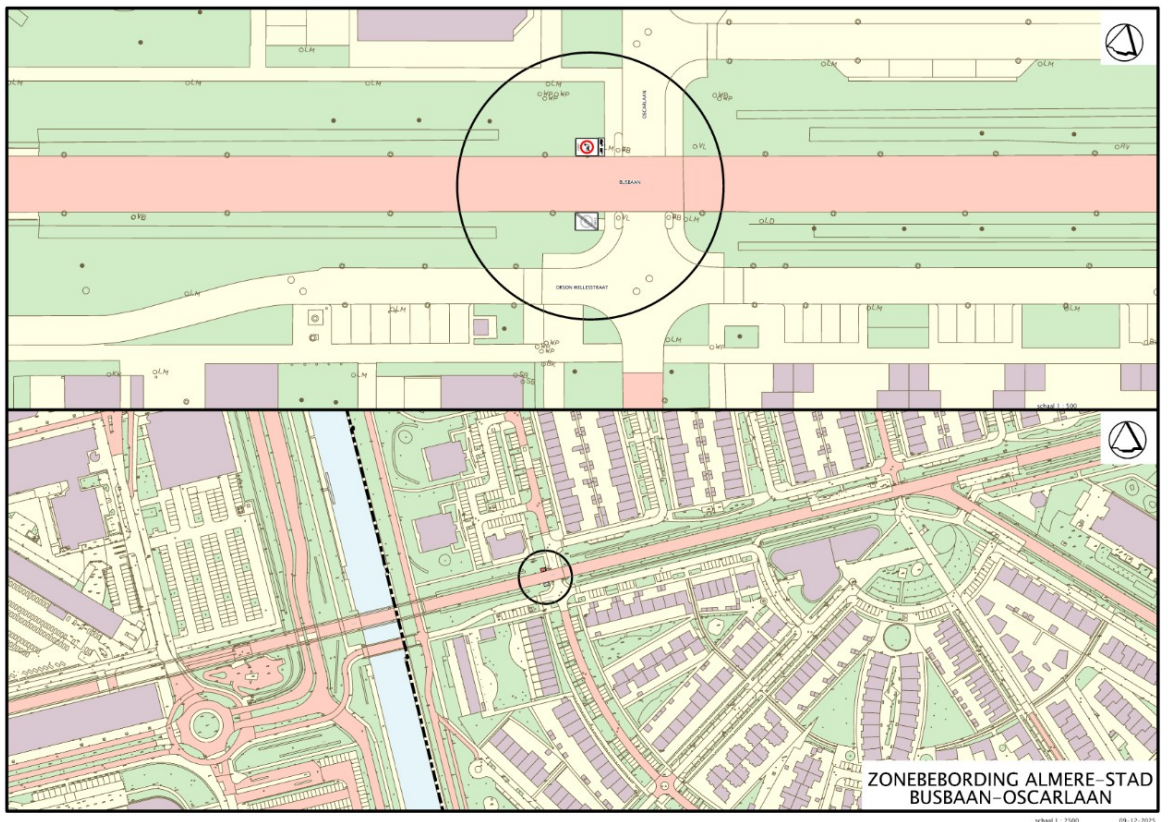
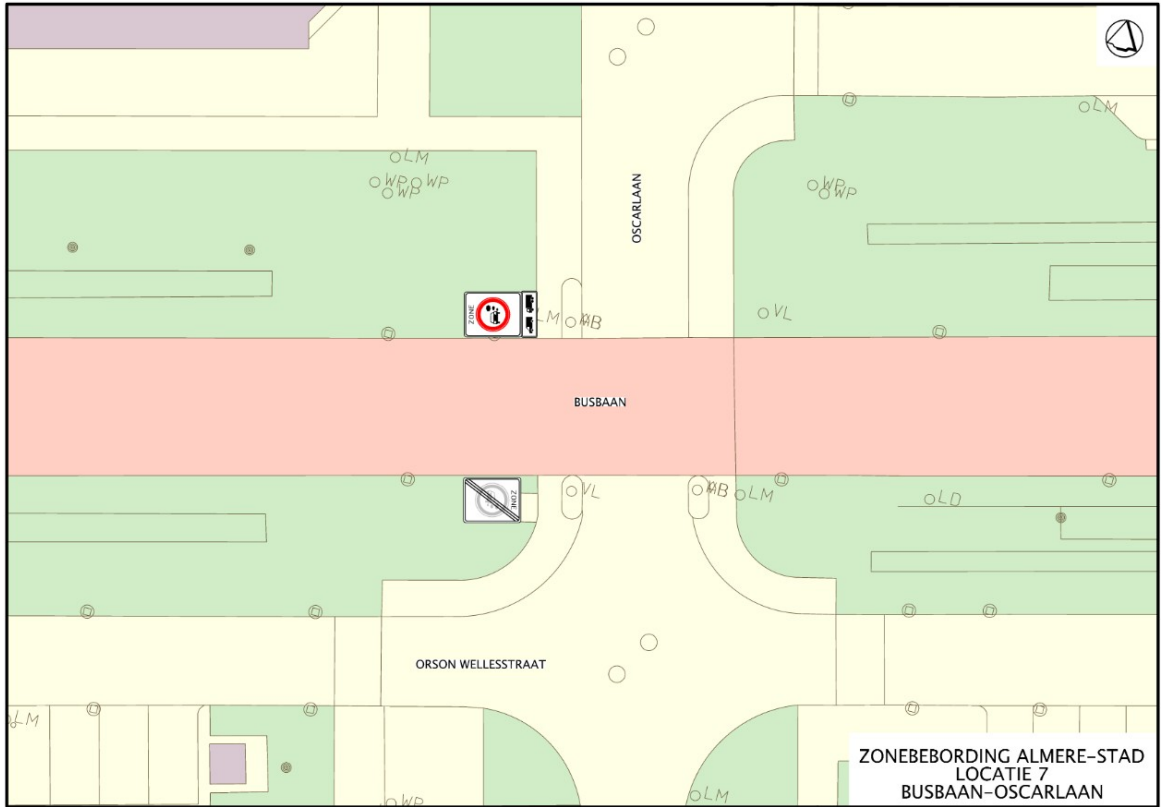


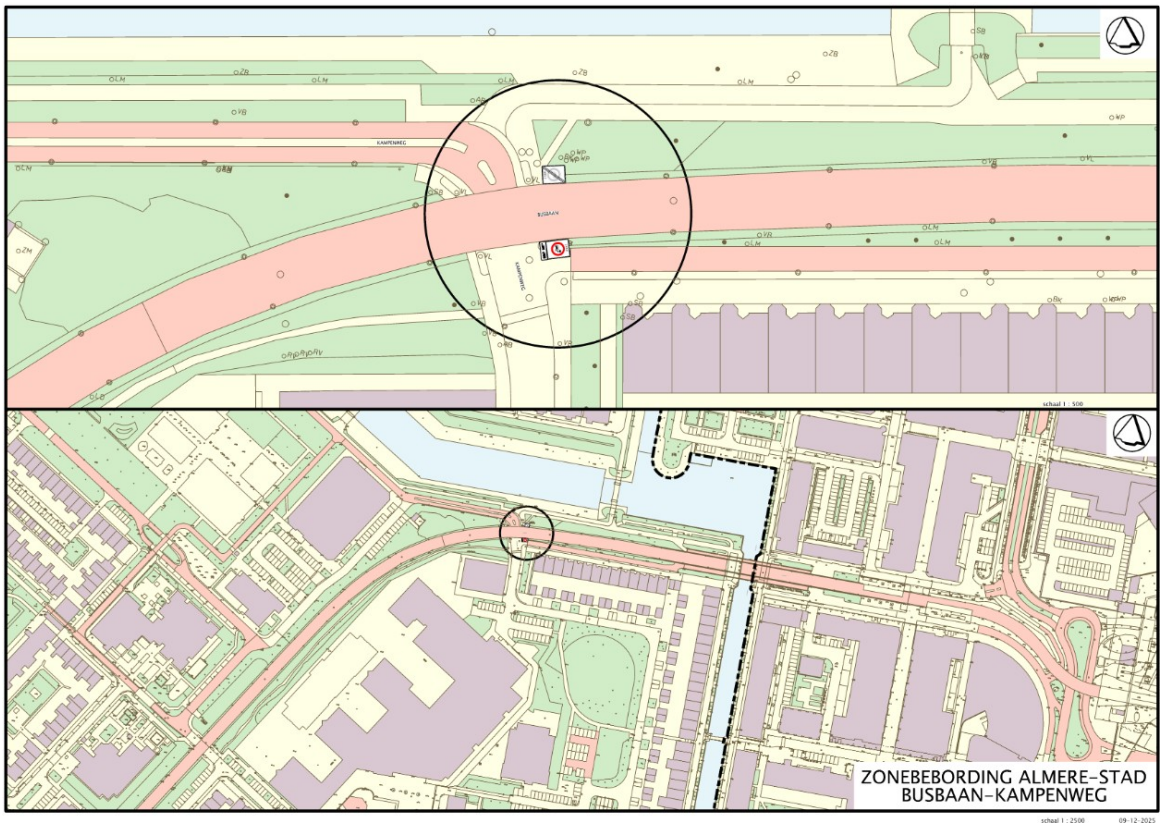
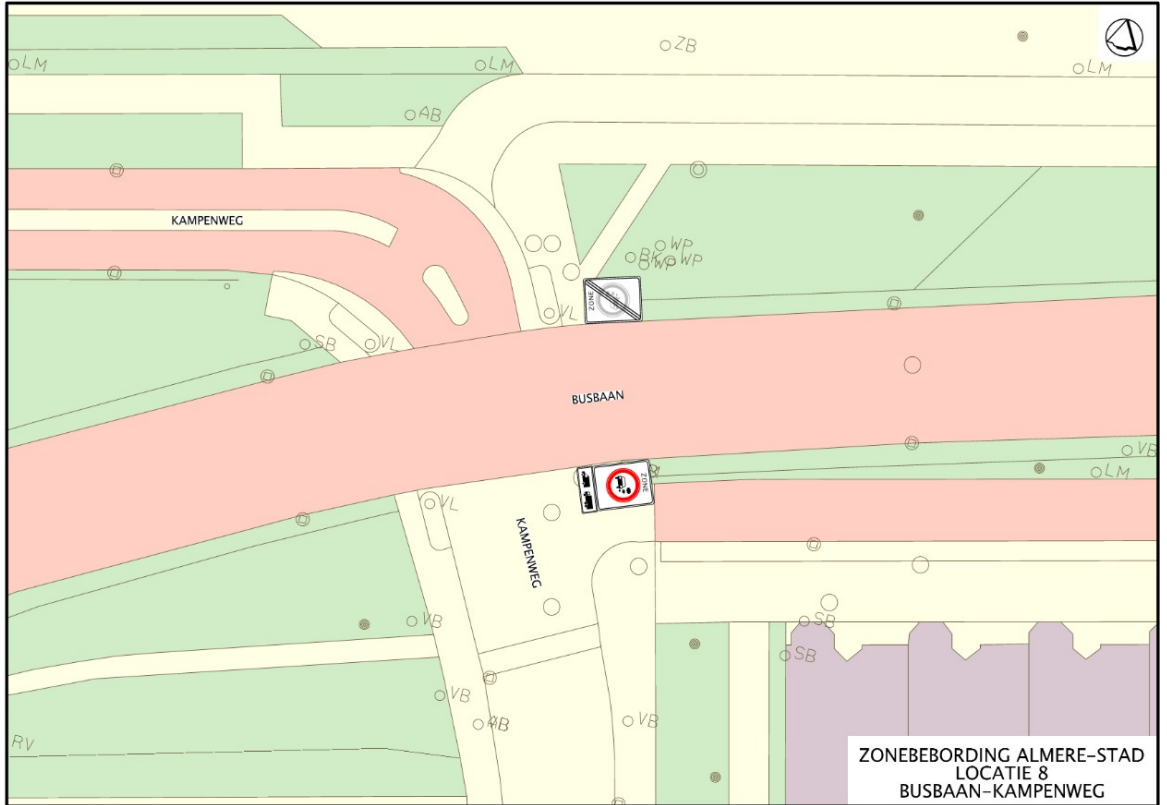




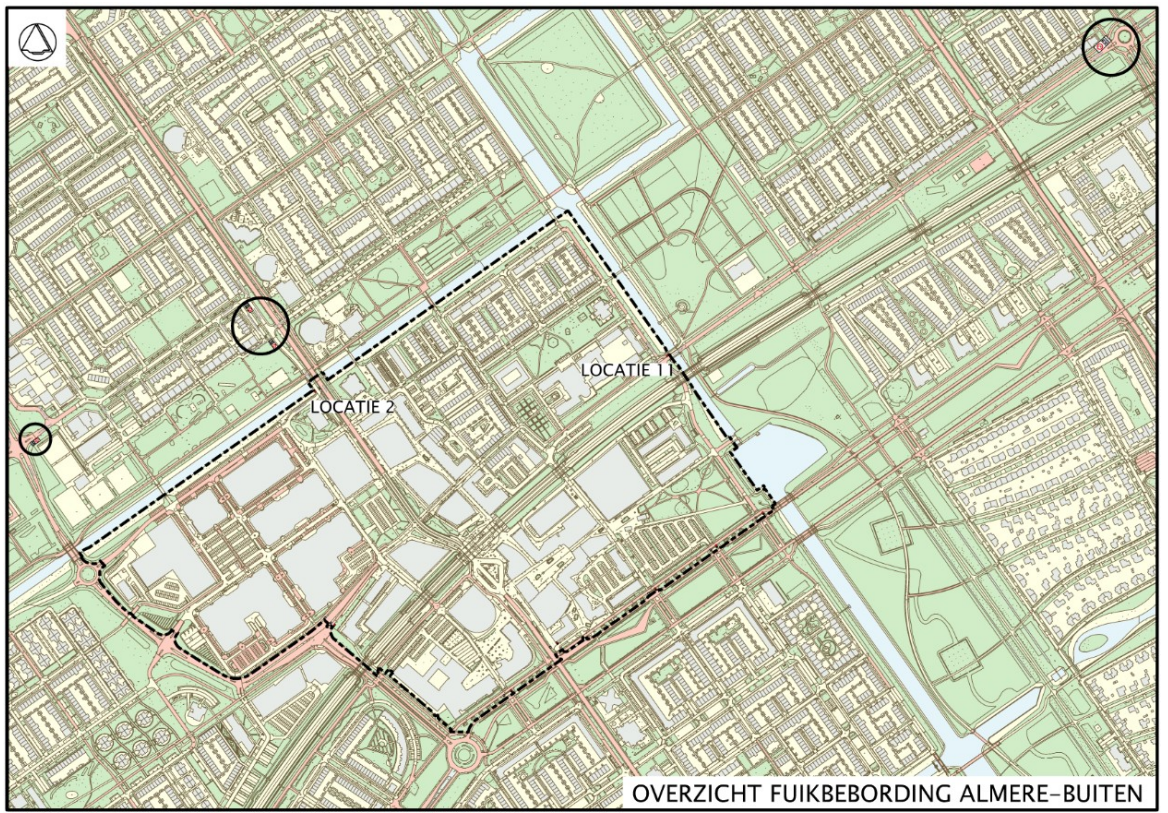
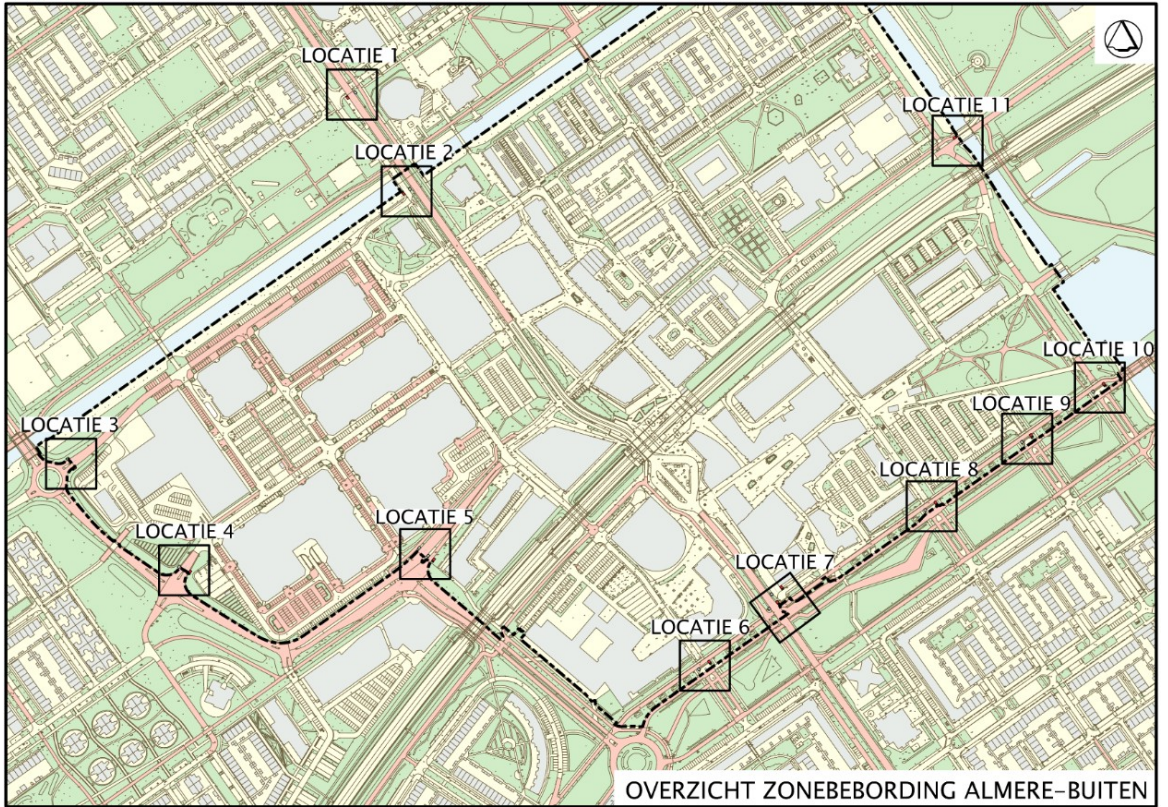


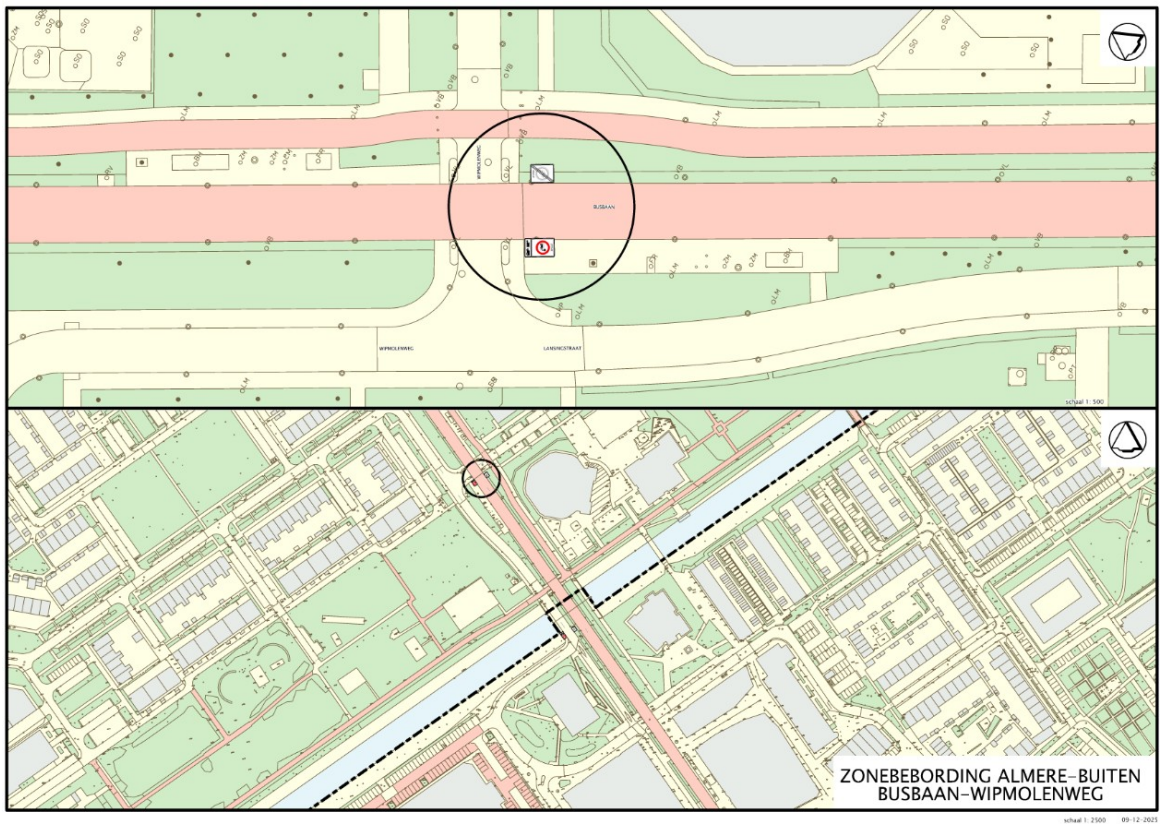


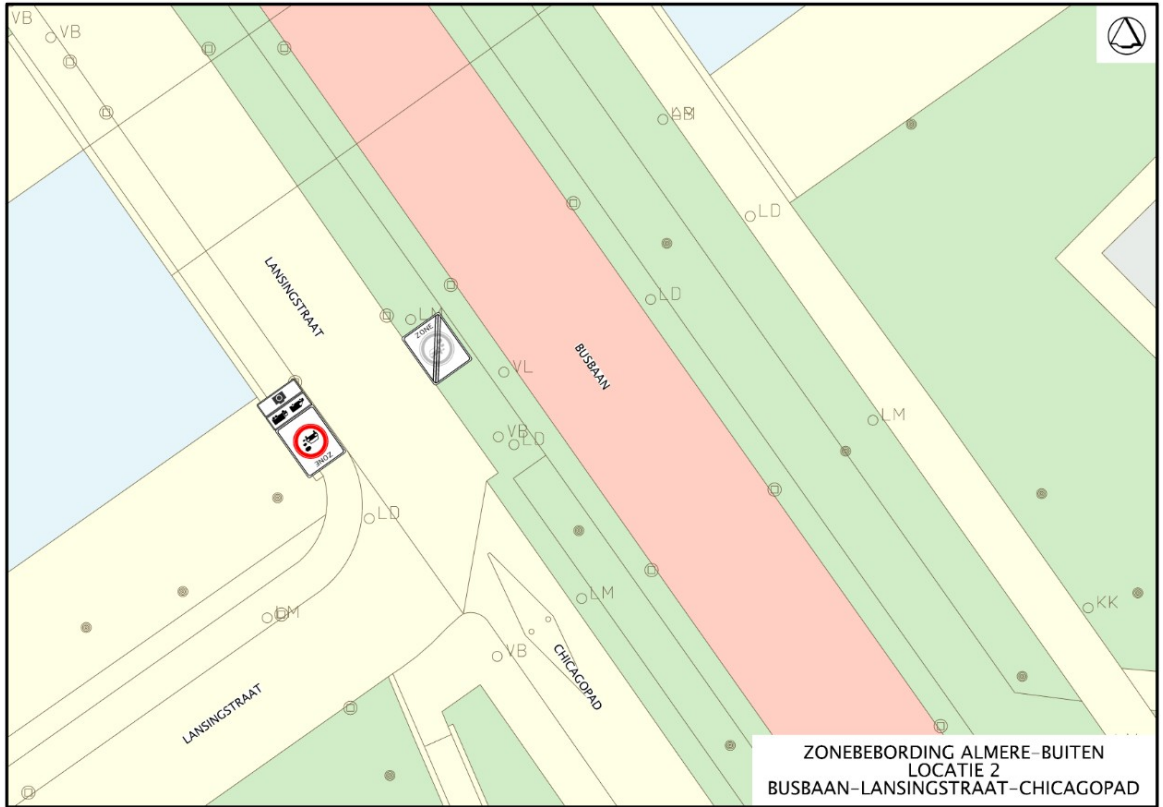




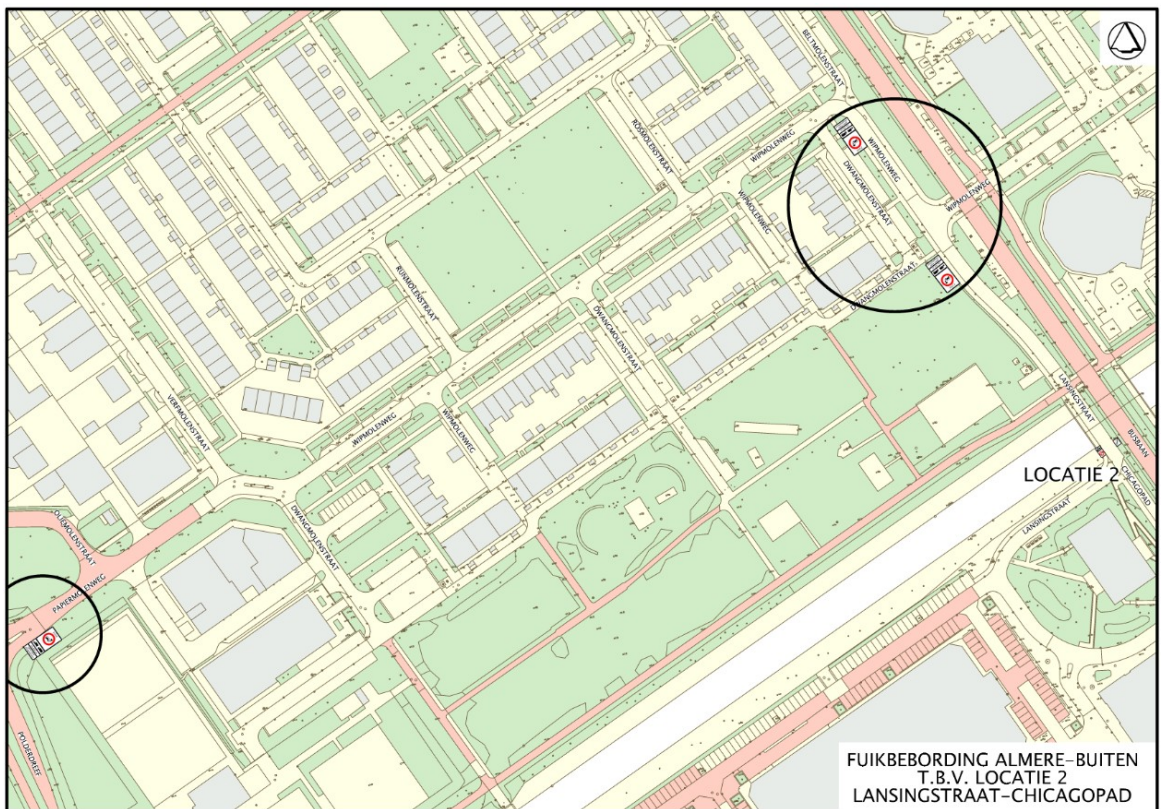
Bijlage 4 Contourenkaart en borden nul-emissiezone Almere Buiten



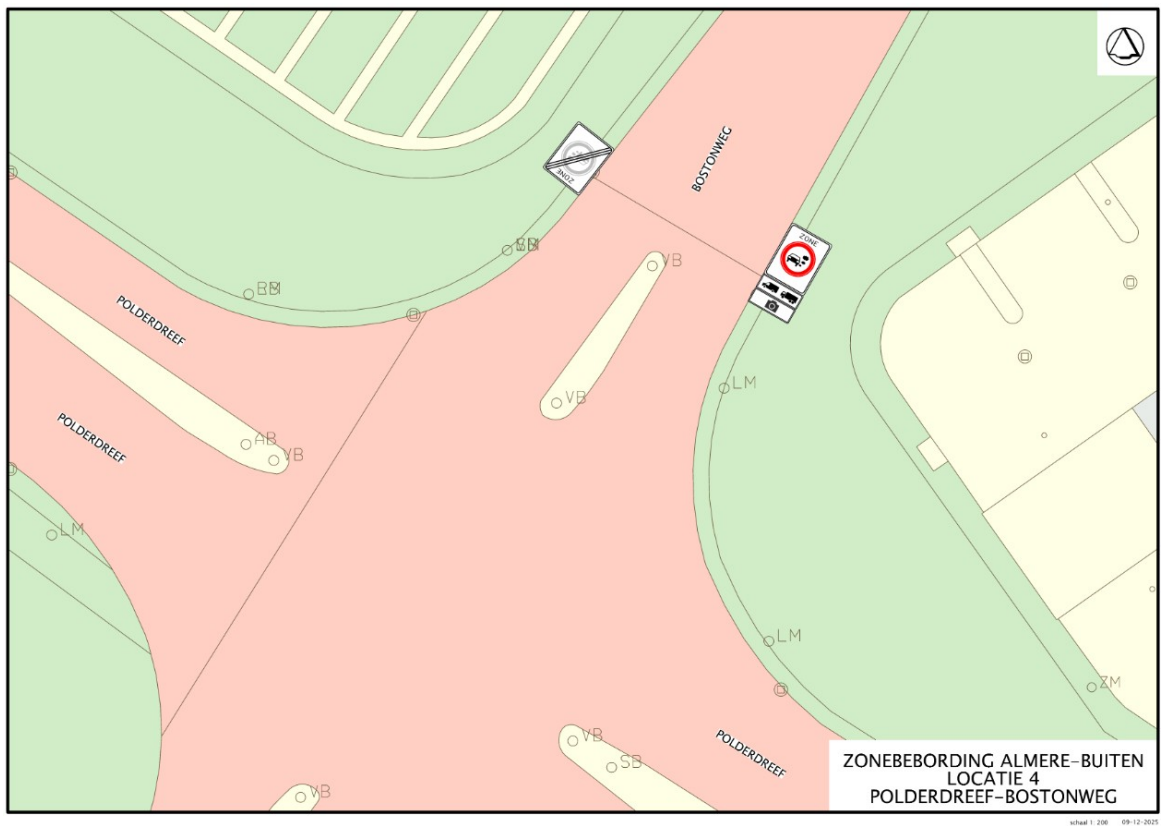
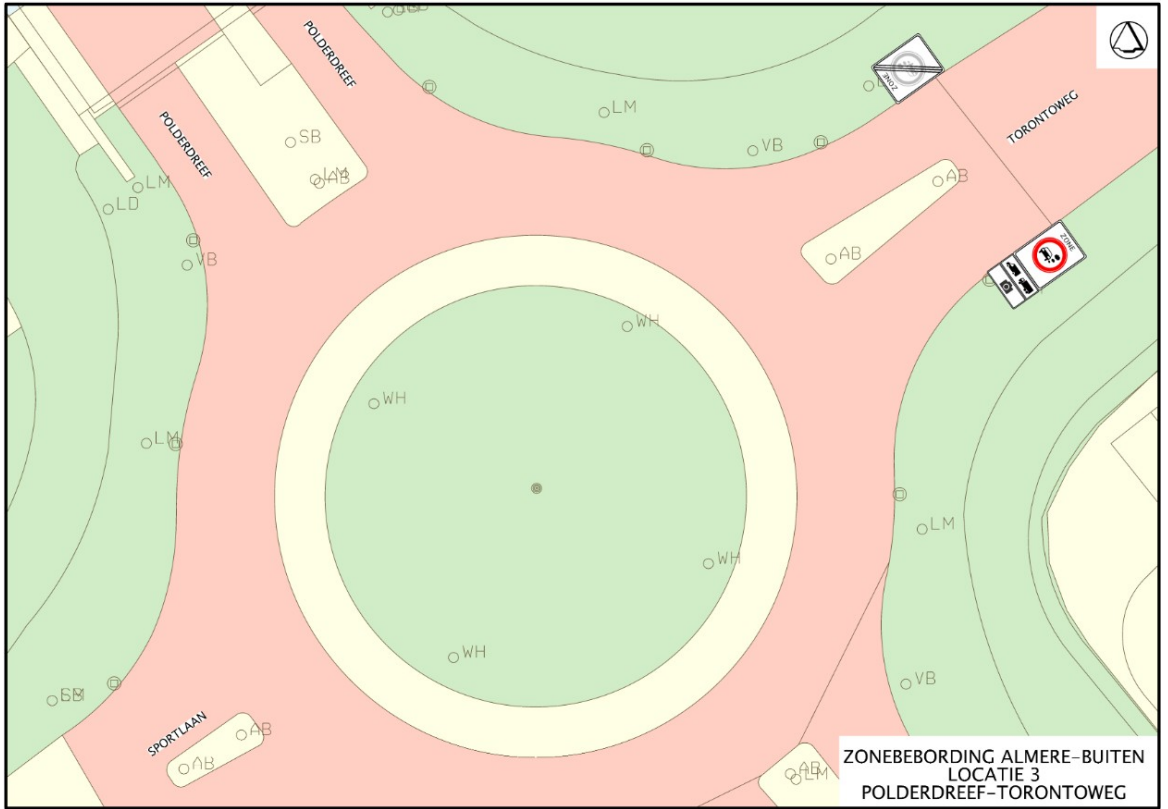


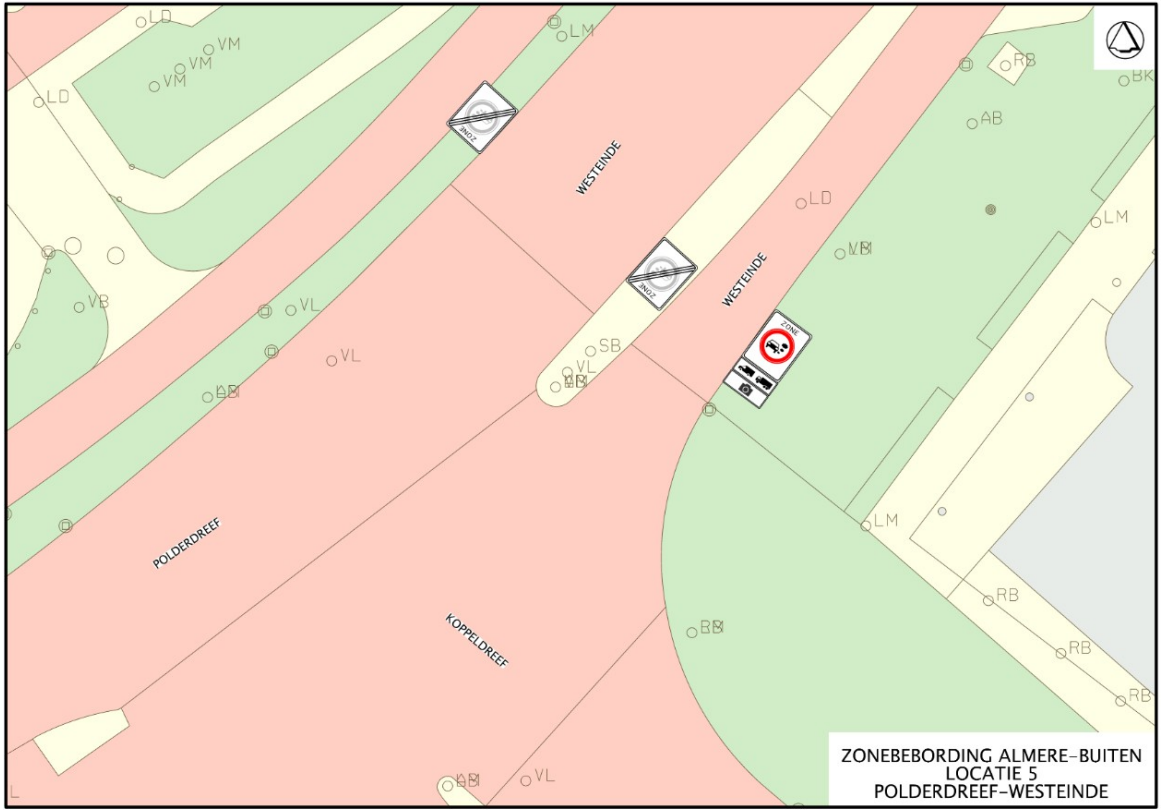


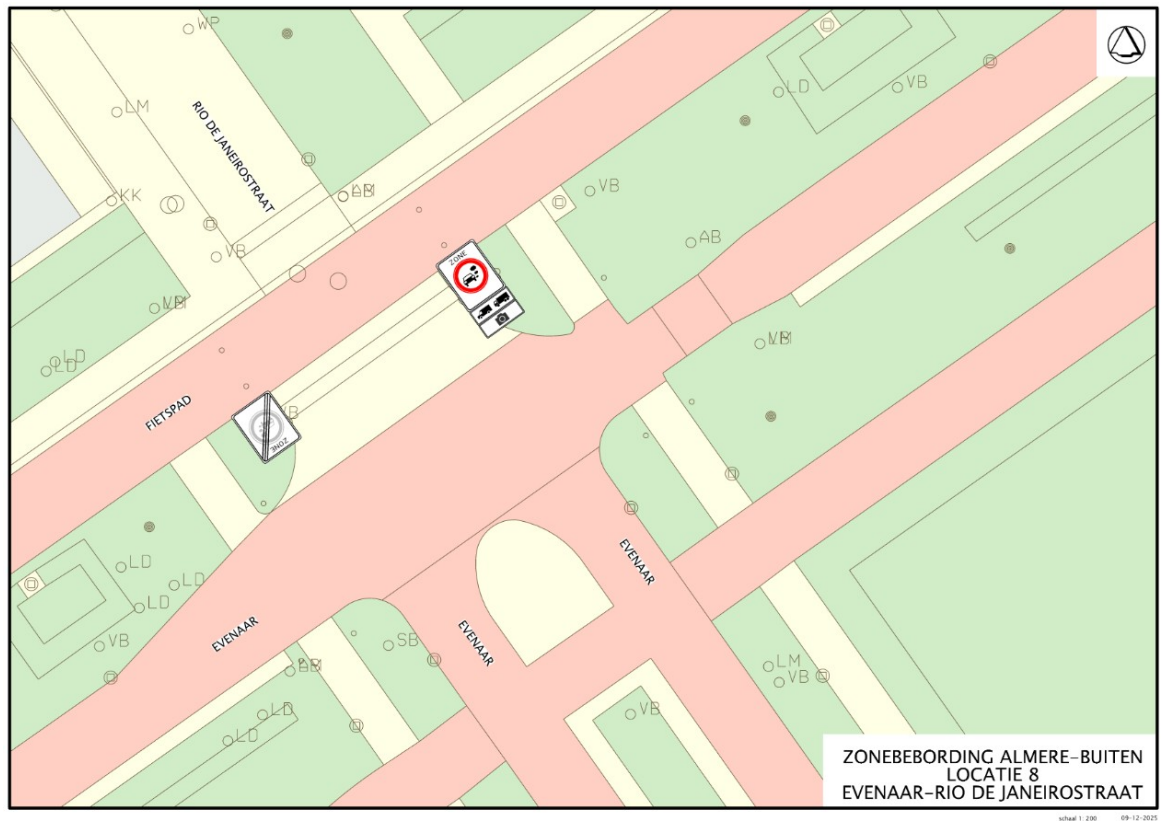
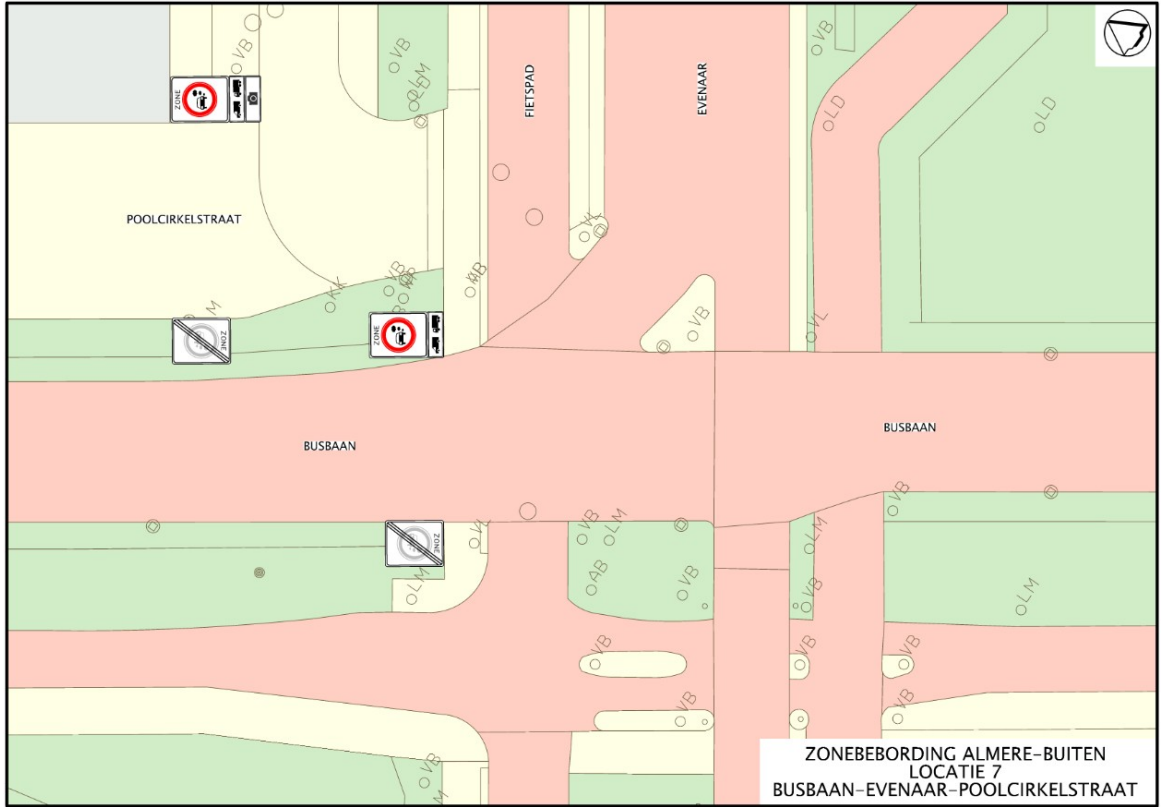
schaal 1:200 09-12-2023

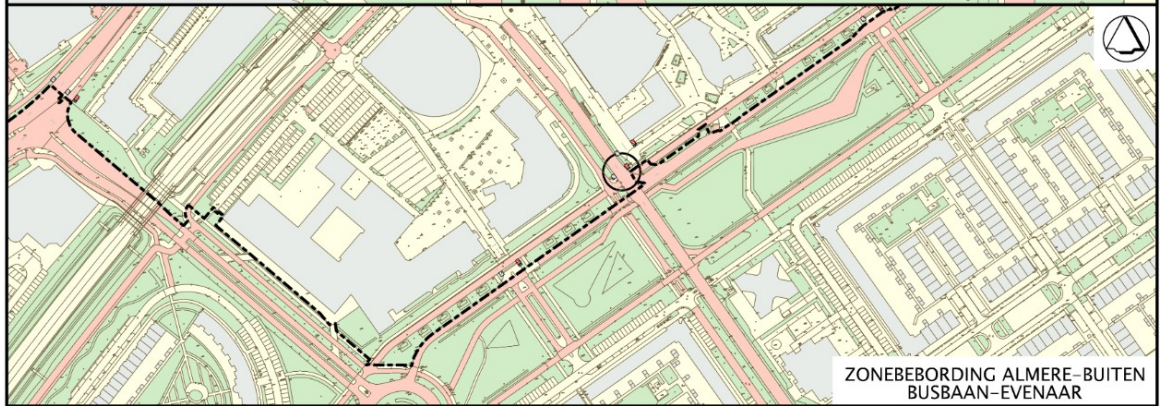
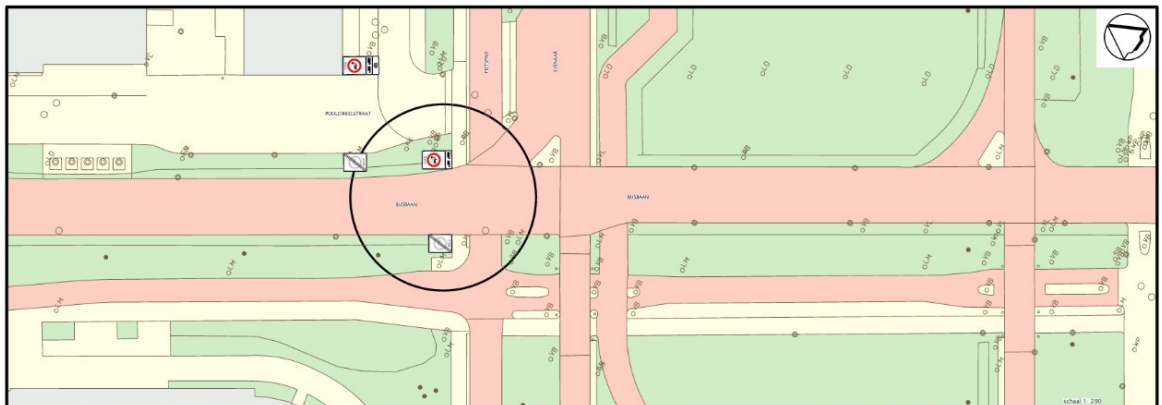
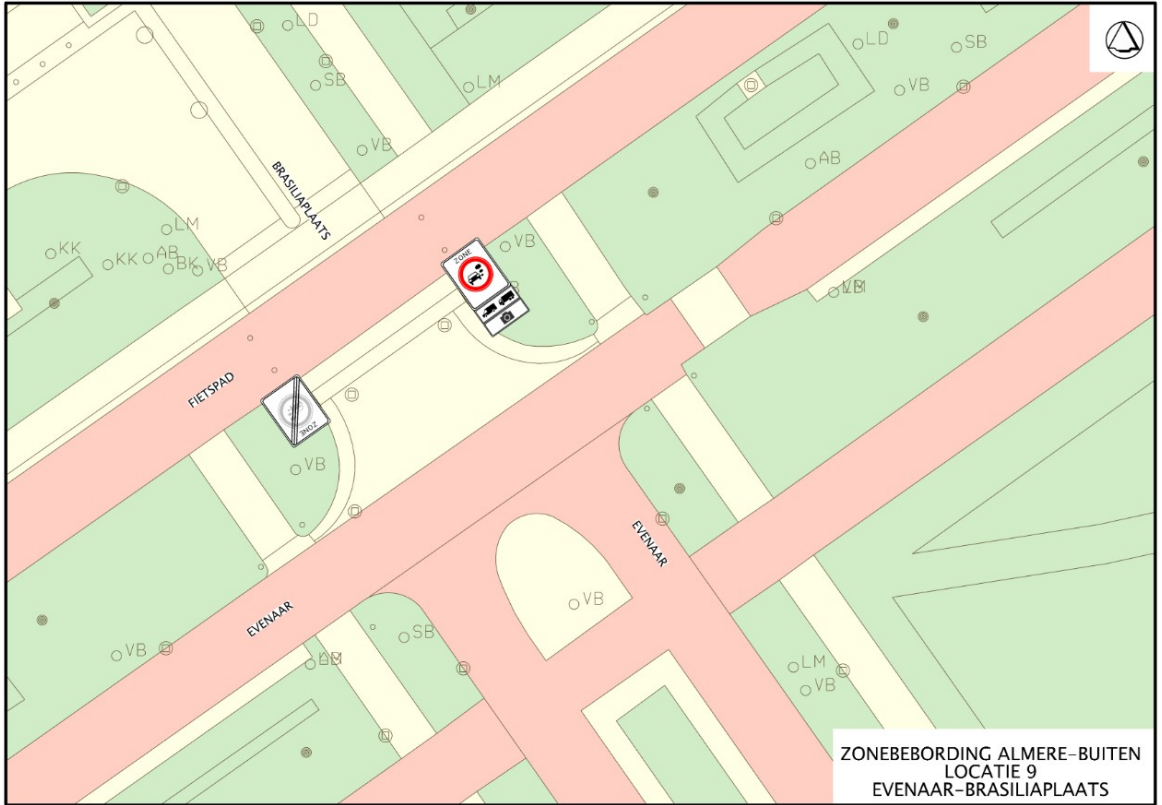


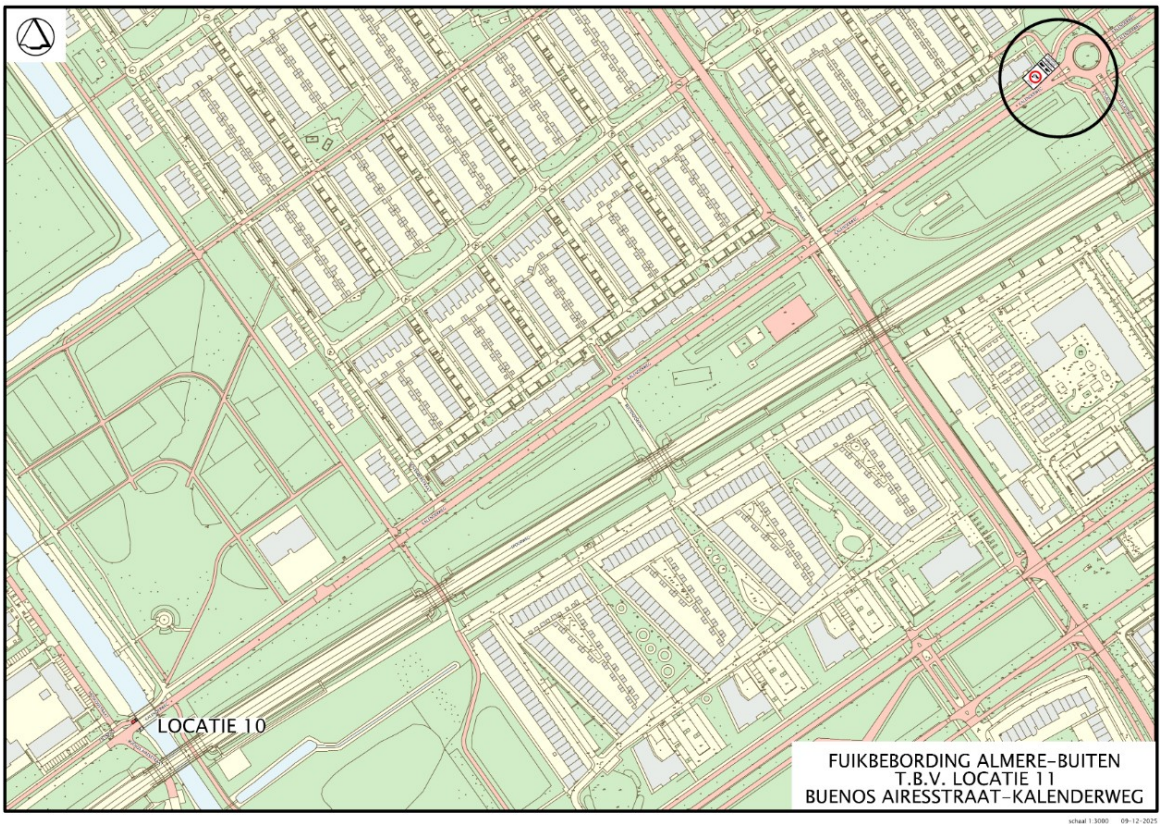
schaal 1:850 09-12-2023

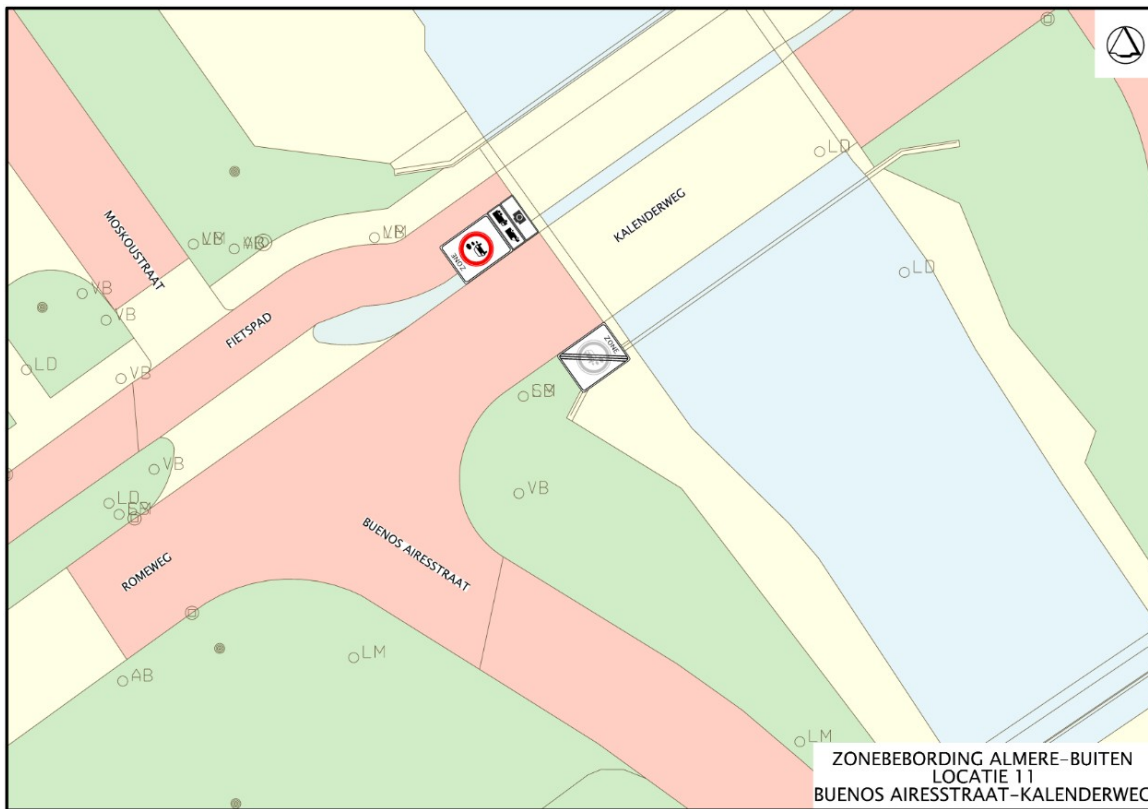












Bijlage 5 Contourenkaart en borden nul-emissiezone Almere Haven

