

Raadsinformatiebericht

Collegevergadering: 19 maart 2024

Zaaknummer : 1241555
Team : Ruimtelijk Beleid Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: Nul emissiezone Haarlem – aanvullende informatie

- Ter informatie/update Toezeggingen/actielijst commissie of raad
 Beantwoording schriftelijke vragen Overige

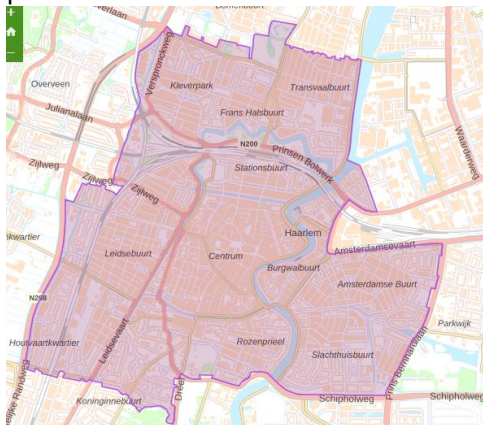
U krijgt een reactie op het punt van de actielijst van de commissie Ruimte. Het betreft actie 23-11 “Schriftelijke vraag 231116 VVD en HBB N200”.

Vraag

De raad heeft gevraagd om aanvullende informatie over de nul emissiezone Haarlem en wanneer deze is ontvangen wordt het aan de raad doorgestuurd.

Antwoord

De gemeente Haarlem heeft een ontwerpbesluit ingediend voor invoering van een nul-emissiezone per 1-1-2025. Het betreft het hieronder getoonde gebied:



Afbeelding 1: nul emissiezone Haarlem per 1-1-2025

Voorgeschiedenis

- Op 27 oktober 2020 heeft het college van Haarlem het ontwerpbesluit genomen tot invoering van een milieuzone met het principe om die per 1-1-2025 om te vormen naar nul-emissiezone.
- In februari 2021 heeft het Haarlemse college het definitieve besluit voorgelegd aan de raad. De raad heeft op 25 maart 2021 met de milieuzone en nul-emissiezone ingestemd.
- Het daarop volgende verkeersbesluit van Haarlem was enkel gericht op de milieuzone, niet op de nul-emissiezone.
- Op 8 december 2021 heeft het vorige bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland besloten een verkenning uit te laten voeren naar de mogelijkheden van een regionale nul-emissiezone, gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De verkenning richtte zich op de praktische, technische en juridische mogelijkheden (schaalvoordelen) van een nul-emissiezone, die (nader te begrenzen delen van) meerdere gemeenten zou gaan omvatten. Dat is nog nergens in Nederland gerealiseerd.
- De verkenning leverde op dat het technisch mogelijk is een milieuzone gezamenlijk in meerdere gemeenten te organiseren. Er is schaalvoordeel te behalen bij investeringen, exploitatie, ontheffing verlening en controle. Een inhoudelijke/bestuurlijke afweging van de voor- en nadelen van een regionale milieuzone was geen onderdeel van de verkenning¹. Haarlem is wel, zoals toen binnen de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland bekend, verdergegaan met de voorbereiding om een nul-emissiezone in te voeren per 1 januari 2025.
- Bij de overdracht naar een nieuw bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland is de aandacht voor dit onderwerp onbedoeld op de achtergrond geraakt. Het onderwerp had op de agenda moeten komen, omdat de nul-emissiezone die Haarlem doorvoert de N200 achter station Haarlem meeneemt en daarmee mogelijk ook een deel van het regioverkeer raakt.
- Het projectteam dat de invoering van de nul-emissiezone in Haarlem leidt, heeft de gebruikelijk inspraakprocedure gevolgd en de Zuid-Kennemerland-gemeenten hierover geïnformeerd lopende de inspraak. Vooraf is helaas dus niet in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland naar voren gebracht dat ook de N200 achter het station van de nul-emissiezone deel uitmaakt. Hierdoor zagen Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort zich genoodzaakt een gezamenlijke zienswijze in te dienen.
- Haarlem heeft, op basis van deze zienswijze, in Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland verband het gewenste overleg ingepland over de nul-emissiezone. Op 7 december 2023 heeft dit overleg plaatsgevonden.
- Een vervolgspraak heeft op 27 januari 2024 plaatsgevonden: Haarlem heeft het plan in meer detail gepresenteerd. Tijdens dit overleg werden de onduidelijkheden en zorgen die leven bij de drie gemeenten niet volledig weggenomen.
- Op 12 februari 2024 is in een ingelast Bestuurlijk Overleg Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, met de portefeuillehouders en burgemeesters van de vier gemeenten, gesproken over het weren van milieubelastende stedelijke distributie uit Haarlem, de impact hiervan op de omliggende gemeenten en het te volgen politieke proces met de raden van de vier gemeenten.

• ¹ In 2021 heeft een zijdelings onderzoek voor Heemstede plaatsgevonden (Rapport Duurzame logistiek vrachtverkeer Heemstede, naar aanleiding van de motie 'milieuzone vrachtverkeer'. Echter was in dit stadium een grotere zone (dit draagt bij aan een groter effect) nog niet haalbaar. Omdat dit niet wettelijk verplicht is voor kleinere gemeenten (in tegenstelling tot de G40 gemeenten), is de motie in Heemstede afgedaan zijnde een vervolg te geven door het nader verkennen van maatschappelijk draagvlak voor een nul-emissie zone. Heemstede vindt het belangrijk dat draagvlak is voor de invoering in Heemstede. Hiervoor is tijd en voorbereiding voor nodig.

Het verslag van dit ingelast BO Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland treft u in de bijlage aan.

Uitkomst en vervolg:

Tijdens het overleg van 12 februari 2024 (ingelast Bestuurlijk Overleg Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland) is aangegeven dat de zorgen van de drie gemeenten met name betreft:

- 1) Er ontbreekt een impactanalyse van het ontwerpbesluit;
- 2) De monitoring na invoering van de nul-emissiezone (nog) niet specifiek genoeg is gedefinieerd;
- 2) Er is voor regionale ondernemers die uitsluitend over de N200 rijden geen ontheffing mogelijk.

De volgende afspraken zijn tijdens dit overleg gemaakt:

- Haarlem gaat op korte termijn, voorafgaand aan de definitieve invoering van de zero-emissiezone middels het verkeersbesluit in juni 2024, in overleg met de kerngroep Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland een nieuw kentekenonderzoek uitvoeren om herkomst en impact van het waterbedeffect van de invoering van de nul-emissie zone beter inzichtelijk te maken. Dit onderzoek zal verfijnder worden uitgevoerd dan een telling en het resultaat wordt meegenomen in het Bestuurlijk Overleg Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland;
- Haarlem zal geen ophoop met ondernemers in de regio organiseren;
- De wethouders van Zandvoort en Haarlem stemmen verder af hoe een N200-ontheffing kan worden ingeregeld;
- Als blijkt dat de landelijke regels voor ontheffingen niet op tijd helder zijn, dan volgt uitstel van het moment van implementatie van de nul-emissie zone;
- Het verslag van het ingelast Bestuurlijk Overleg Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland is openbaar en wordt gedeeld met de gemeenteraden.

Recente ontwikkelingen en besluitvorming

- Tijdens het portefeuille overleg Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid van 28 februari 2024 is de optie van het uitstellen met 6 maanden besproken.
- Op donderdag 29 februari 2024 heeft de gemeenteraad Haarlem het definitieve besluit genomen voor de invoering nul emissiezone in Haarlem, waarbij een vijftal moties en amendementen zijn besproken:
 - waarvan één amendement is aangenomen. Met dit amendement wordt de invoerdatum van de nul-emissiezone verschoven naar **1 juni 2025**.
 - Eén motie is aangenomen met het verzoek om het ontheffingenbeleid met de gemeenteraad te delen voordat dit wordt vastgesteld in het college,
 - En een motie is aangenomen met het verzoek om coulance om te gaan met de ontheffingen op basis van financiële gronden en de hardheidsclausule.

Consequenties besluit voor doelgroepen

- De nul emissiezone geldt niet voor personenauto's (inclusief de meeste campers).
- De nul emissiezone geldt niet voor hybride vrachtwagens mits aantoonbaar elektrisch rijdend in zone.
- De nul emissiezone geldt niet voor bestelwagens wegens handicap aangepast voor €500 of meer.
- De nul emissiezone geldt niet voor rolstoeltoegankelijke bestelwagens.

Vrachtverkeer

- Alle nieuwe vrachtwagens en zakelijke bestelwagens hebben vanaf 1 januari 2025 alleen toegang tot de nul-emissiezone indien zij elektrisch rijden.
 - Bestaande dieselbestelwagens: emissieklasse 6 toegang t/m 2027; emissieklasse 5 toegang t/m 2026; emissieklasse 4 en lager geen overgangstermijn (dus geen toegang vanaf 2025).
 - Bestaande dieselvrachtwagens met emissieklasse 6: opleggetrekkers van na 2016 houden toegang tot 2030; Overige vrachtwagens (bakwagens) van na 2019 houden toegang tot 2030; oudere emissieklasse 6 vrachtwagens hebben geen toegang; ook lager dan emissieklasse 6 heeft geen toegang, maar dat geldt nu ook al wegens de milieuzone.
- Voor bestaande vracht- en bestelwagens is er een ruime overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden.
- Vrijstelling / ontheffing voor:
 - vracht- en bestelwagens van 40 jaar en ouder (“oldtimers”).
 - Rolstoeltoegankelijke bestelwagens.
 - privégebruik.

Vastgesteld verslag

BO Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

d.d. 12 feb 2024

tijd: 8.30 – 9.30 uur



Aanwezigen

Burgemeester Wienen, wethouder Van Leeuwen (gemeente Haarlem)
Burgemeester Moolenburgh, wethouder Hendriks (gemeente Zandvoort)
Burgemeester Broekers, wethouder Wijkhuisen (gemeente Bloemendaal)
Burgemeester Nienhuis, wethouder Stam (gemeente Heemstede)

Sinds begin november is in de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland gesproken over het besluit dat in de commissie van Haarlem in februari voorligt. Dit betreft het voorstel van Haarlem om het principebesluit te herbevestigen, en definitief te besluiten de milieuzone per 1 januari 2025 om te zetten in een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens. De gemeenten Bloemendaal, Zandvoort en Heemstede hebben in november 2023 een gezamenlijke zienswijze ingediend. Na bespreking in verschillende bestuurlijke overleggen van de GR Bereikbaarheid ZKL, onder andere op 25 januari, is opnieuw op 12 februari 2024 met elkaar gesproken. Hieronder volgt een beknopte samenvatting.

Het overleg is gestart met het opnieuw uitwisselen van standpunten van de gemeenten. Waar **Bloemendaal** problemen ziet voor ondernemers en graag ziet dat de impact wordt geïnventariseerd bij de ondernemers, is het ook belangrijk dat het proces van implementatie ook politiek goed landt bij de raden.

Zandvoort roept op om een kentekenonderzoek te doen omdat de impact van het besluit van Haarlem om per 1/1/2025 een zero emissie zone te implementeren, onduidelijk is. Ook is onderzoek naar een regionale ontheffing N200 gewenst.

Heemstede ziet een waterbedeffect ontstaan o.m. op de N201 en andere wegen in Heemstede als de zero emissie zone op (onder andere) de N200 van kracht wordt. Een zorgvuldig kentekenonderzoek vooraf is noodzakelijk en monitoring door Haarlem na invoering ook.

Als reactie geeft **Haarlem** aan dat de gemeenteraad al in 2021 een principebesluit hierover heeft genomen en daarmee voorsorteert op de implementatie omdat zij het belangrijk vinden dat spoedig wordt ingezet om de (milieu)impact te verbeteren. Ook geeft Haarlem aan dat de gemeenteraden van de vier gemeenten hierover van mening kunnen verschillen. Haarlem wil voorkomen dat ondernemers die al inzetten op het 'vergroenen' van hun wagenpark, benadeeld worden als (te) ruim met ontheffingen wordt omgegaan.

Gezocht is naar de gemeenschappelijkheid van dit vraagstuk. De volgende afspraken zijn gemaakt:

- Haarlem gaat op korte termijn, voorafgaand aan de definitieve invoering van de zero-emissiezone middels het verkeersbesluit in juni, in overleg met de kerngroep GR Bereikbaarheid een nieuw kentekenonderzoek uitvoeren om herkomst en impact van het waterbedeffect van de invoering van de 0-emissiezone beter inzichtelijk te maken. Dit onderzoek zal verfijnder worden uitgevoerd dan een telling en het resultaat wordt meegenomen in het BO GR ZKL. In de kosten wordt bijgedragen uit GR budget
- Daarnaast zal Haarlem het al toegezegde monitoringonderzoek na invoering van de nul-emissiezone doorzetten;
- Haarlem gaat geen lokale ondernemers benaderen;
- De wethouders van Zandvoort en Haarlem hebben nader overleg over een N200-ontheffing;
- Als blijkt dat de landelijke regels voor ontheffingen niet op tijd helder zijn, dan volgt uitstel van het moment van implementatie van de 0-emissiezone;
- Dit verslag is openbaar en wordt gedeeld met de gemeenteraden.