

Verkeersbesluit: Zero-emissiezone Rotterdam 2025

Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rotterdam,

M2403-5191

Invoeren nul-emissiezone Rotterdam per 1 januari 2025 in het stedelijk gebied binnen de ring door het instellen van een geslotenverklaring voor bedrijfsauto's en vrachtauto's, uitgezonderd uitstootvrije voertuigen, met RVV '90 nul-emissie verkeersborden.

Overwegende dat,

in 2014 verschillende bedrijven, overheden en kennisinstellingen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek hebben gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken;

in bovengenoemde Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, onder stadslogistiek moet worden verstaan het zakelijke goederenvervoer binnen een bepaalde stadszone door bedrijfs- en vrachtauto's, bij de Rijksdienst voor Wegverkeer bekend onder de voertuigcategorieën N1, N2 en N3;

het invoeren van een nul-emissiezone betekent dat er een geografische, zonale geslotenverklaring voor alle bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van uitstootvrije voertuigen, wordt ingesteld zoals omschreven in artikel 86e, eerste lid van het RVV 1990;

in het nationale Klimaatakkoord van 28 juni 2019 afspraken met het bedrijfsleven zijn gemaakt om in 2030 de uitstoot van broeikasgassen ten opzichte van 1990 met 49% te verminderen en in 2050 met 95%;

deze doelstellingen wettelijk zijn vastgelegd in artikel 2 van de Klimaatwet;

in het Klimaatakkoord de afspraak is gemaakt in te zetten op een versnelling naar een uitstootvrije stadslogistiek per 1 januari 2025 als onderdeel van een breder pakket van maatregelen om de gestelde reductie van broeikasgassen te realiseren;

het college daartoe op 16 juni 2019 het Stappenplan Zero Emissie Stadslogistiek (hierna: ZES (Zero emissie betekent hetzelfde als nulemissie, emissieloos of uitstootvrij)) heeft vastgesteld, waarin beschreven wordt hoe Rotterdam stapsgewijs in 2025 wil komen tot uitstootvrije stadslogistiek;

de gemeente Rotterdam op 1 december 2020 met 56 partijen (inmiddels 77) uit de (Rotterdamse) logistieke sector het Convenant ZES heeft gesloten waarin de gezamenlijke opgave naar een efficiënte en uitstootvrije stadslogistiek wordt onderschreven;

de gemeente Rotterdam in het actieplan van het Convenant ZES als deelnemende partij de intentie heeft uitgesproken om de invoering van de nul-emissiezone en de ontwikkeling naar schone en slimme logistiek te coördineren, stimuleren en faciliteren (Zie hoofdstuk 4.1 https://logistiek010.nl/app/uploads/2021/03/Convenant_ZES.pdf);

de gemeente Rotterdam op 9 februari 2021 de nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (hierna: UAS) heeft ondertekend waarmee invulling wordt gegeven aan de invoering van nul-emissiezones op landelijk niveau, in dertig tot veertig grotere steden in Nederland;

inmiddels naast de gemeente Rotterdam circa 30 andere gemeenten hebben aangekondigd een nul-emissiezone in hun gemeente in te voeren;

het college op 28 september 2021 als opmaat naar de invoering van een nul-emissiezone in 2025 de toegangseisen van de Rotterdamse milieuzone voor vrachtverkeer per 1 januari 2022 heeft aangescherpt, zodat uitsluitend vrachtauto's met "emissieklasse 6 en hoger" toegang hebben tot de milieuzone Stad Rotterdam;

op 21 december 2021 de Omgevingsvisie Rotterdam "De Veranderstad, werken aan een wereldstad voor iedereen" is vastgesteld waarin de invoering van de nul-emissiezone per 1 januari 2025 is opgenomen;

de omgevingsvisie relevant is voor de nul-emissiezone en op basis hiervan 2 uitwerkingsplannen zijn vastgesteld;

- Koers op Zuid 2040 (vastgesteld door college op 20 juni 2023 en gaat op voor publieke consultatie);
- Koers Binnenstad 2040 (vastgesteld op 14 december 2021);

het "Coalitieakkoord 2022 – 2026 Eén Stad" aangeeft verbetering van luchtkwaliteit in de stad na te streven door de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen te verminderen;

de gemeenteraad op 22 juni 2023 op voordracht van het college van Burgemeester en Wethouders het "Klimaat Actieplan Rotterdam (KAR)" heeft vastgesteld, als richtinggevend realisatie- en rapportage-instrument van het collegetarget (25 % CO₂-reductie in 2025) en de Rotterdamse bijdrage aan de nationale doelstellingen voor 2030 (55% reductie) en 2050 (klimaatneutraal);

in het KAR de invoering van een nul-emissiezone als maatregel is benoemd die significant bijdraagt aan de vermindering van de CO₂-uitstoot en is uitgesproken dat Rotterdam in 2040 een uitstootvrij mobiliteitssysteem heeft;

met de invoering van de nul-emissiezone ook een bijdrage wordt geleverd aan de verbetering van de luchtkwaliteit en dit past binnen de doelen van het vigerende luchtkwaliteitsbeleid van de gemeente zoals neergelegd in de Koersnota Schone Lucht 2019 – 2022;

de Europese Commissie op 26 oktober 2022 een voorstel gepubliceerd heeft voor de aanpassing van de bestaande richtlijnen voor luchtkwaliteit om de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof

(PM10 en PM2,5) aan te scherpen. De Europese Raad en het Europees Parlement een voorlopig akkoord hebben over aanpassing van de richtlijnen, die nauwer aansluiten bij de aanbevelingen van de WHO. De grenswaarde voor NO2 wordt gehalveerd en voor PM2,5 meer dan gehalveerd;

de aanscherping van de grenswaarde is gebaseerd op nieuwe inzichten en wetenschappelijk onderzoek, waaruit blijkt dat luchtverontreiniging ook bij lagere concentraties nog schade toebrengt aan de gezondheid;

de World Health Organisation (WHO) nog strengere waarden adviseert voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) de zogenaamde advieswaarden;

in het voorstel van de Europese Commissie de ambitie is opgenomen om uiterlijk in 2050 aan de WHO-advieswaarden te gaan voldoen waardoor ook na 2030 verdere verbetering noodzakelijk is;

uit op grond van een door het RIVM, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, uitgevoerd haalbaarheidsonderzoek wordt verwacht dat Rotterdam de voorgestelde grenswaarden voor NO2 en fijn stof in 2030 zonder aanvullende maatregelen niet overal tijdig zal halen;

de bijdrage van de nul-emissiezone daarom nodig zal zijn om aan de voorgenomen grenswaarde voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) te kunnen gaan voldoen naast een nog op te stellen aanvullend maatregelenpakket;

een deel van de logistieke bedrijven door de invoering van de nul-emissiezone naar verwachting overstappen op alternatieve vervoerswijze (zoals de inzet van logistieke stadshubs en vrachtfietsen) en dit tot minder bedrijfs- en vrachtautokilometers in de stad en daarbuiten leidt;

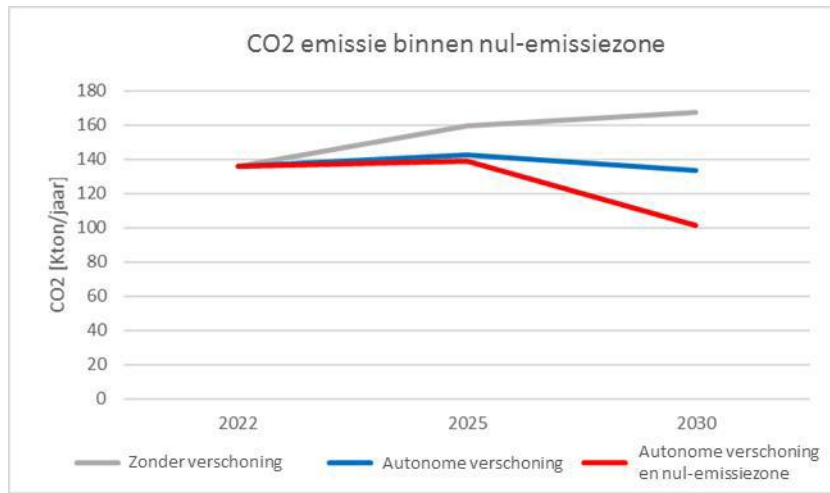
het samenhangende actieprogramma slimme en schone stadslogistiek, waaronder de hoofdmaatregel de invoering van de nul-emissiezone, een positieve bijdrage levert aan de reductie van broeikasgassen en zorgt voor verbetering van luchtkwaliteit;

uit de rapportage van DCMR Milieudienst Rijnmond, ' , augustus 2023 (bijlage 3) blijkt dat binnen de nul-emissiezone een grote verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat te verwachten is, als gevolg van de nul-emissiezone;

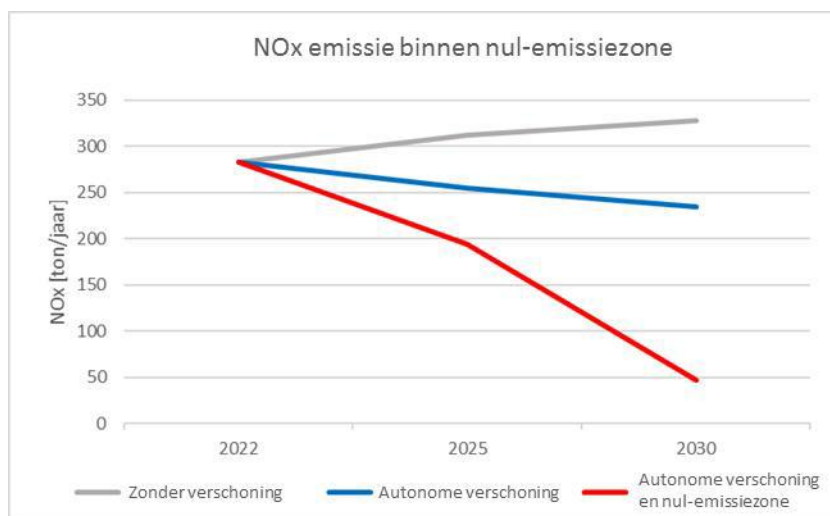
de te verwachten effecten voor het jaar 2025 en 2030 zoals opgenomen in de rapportage als volgt samen te vatten zijn:

- In de onderstaande grafieken is de totale emissie van alle personen-, bedrijfs- en vrachtauto's (exclusief lijnbussen) binnen de nul-emissiezone over de jaren 2022, 2025 en 2030 weergegeven. Om inzicht te geven welke effecten zuiver toe te kennen zijn aan de nul-emissiezone zijn in de grafieken 3 scenario's getoond:
 - Zonder verschoning. Dit is het te verwachten effect als het huidige wagenpark niet vervangen zou worden door uitstootvrije voertuigen en het toegenomen verkeer niet schoner zal zijn.
 - Autonome verschoning. Dit is het te verwachten effect als het huidige wagenpark en het toegenomen verkeer volgens het te verwachten tempo vervangen wordt door uitstootvrije voertuigen, zonder nul-emissiezone.

- Autonomo verschoning en nul-emissiezone. Dit is het te verwachten effect door de autonome verschoning plus de verschoning als gevolg van de nul-emissiezone als hoofdmaatregel uit het actieprogramma slimme en schone stadslogistiek;



- De verwachte reductie van CO₂-uitstoot ten opzichte van de autonome verschoning binnen de nul-emissiezone als gevolg van de nul-emissiezone is 4 kiloton in 2025 en 32 kiloton in 2030. Dit is 3% reductie in 2025 en 24% reductie in 2030;



- De verwachte reductie van stikstofoxiden (NO_x) ten opzichte van de autonome verschoning binnen de nul-emissiezone als gevolg van de nul-emissiezone is 60 ton in 2025 en 188 ton in 2030. Dit is 24% reductie in 2025 en 80% reductie in 2030;
- De verwachting is dat langs drukke wegen de verkeersbijdrage aan de concentratie stikstofdioxide (NO₂) met 50% zal afnemen als gevolg van de nul-emissiezone. Bij het huidige luchtkwaliteit knelpunt Maastunnel zuidzijde, het punt in Rotterdam met de hoogste uitstoot door verkeer, is dit een daling van 6 µg/m³. Het effect van de nul-emissiezone op de plaatselijke luchtkwaliteit is het grootst bij drukke wegen;

- De verwachte reductie van fijn stof (PM10 en PM2.5) ten opzichte van de autonome verschoning binnen de nul-emissiezone als gevolg van de nul-emissiezone is beperkt. De verklaring hiervoor is dat het grootste deel van de fijn stof die veroorzaakt wordt door voertuigen ontstaat door banden-, rem- en wegdekslijtage. Doordat elektrische voertuigen naar verwachting net zoveel slijtage veroorzaken als het huidige wagenpark is het verwachte effect van de nul-emissiezone op fijn stof beperkt;
- Binnen de nul-emissiezone wordt 13% van alle voertuigkilometers afgelegd door bedrijfs- en vrachtauto's. Dit relatief kleine aandeel binnen het totale wagenpark levert in verhouding een groot en meer dan evenredig effect op reductie van de uitstoot van CO₂ (24% in 2030) en NO_x (80% in 2030). Geconcludeerd wordt dat de nul-emissiezonemaatregel een zeer effectieve maatregel is voor de verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat en een significante bijdrage levert aan de nationale en gemeentelijk doelstellingen;

uit de rapportage van Buck Consultants International (BCI), Effectstudie ZE-zone bestel- en vrachtauto's Rotterdam, augustus 2023 (bijlage 4) blijkt dat er ook zeer positieve uitstralingseffecten (verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat) buiten de nul-emissiezone te verwachten zijn, als gevolg van de nul-emissiezone;

de te verwachten effecten zoals opgenomen in de rapportage als volgt samen te vatten zijn:

- Het verwachte uitstralingseffect (reductie van CO₂) buiten de nul-emissiezone ten opzichte van de autonome verschoning als gevolg van de nul-emissiezone is 10 kiloton in 2025 en 108 kiloton in 2030;
- Het verwachte uitstralingseffect (reductie van stikstofoxiden -NO_x) buiten de nul-emissiezone ten opzichte van de autonome verschoning als gevolg van de nul-emissiezone is 15 ton in 2025 en 164 ton in 2030;

uit de rapportage van Buck Consultants International (BCI), Effectstudie ZE-zone bestel- en vrachtauto's Rotterdam, augustus 2023 (bijlage 4) blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de nul-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten door de gemeente Rotterdam en het bedrijfsleven, als gevolg van de nul-emissiezone, zijn 352,2 miljoen euro;

uitstootvrije voertuigen daarnaast minder motorgeluid produceren dan voertuigen met benzine of dieselmotoren en zodoende ook een bijdrage leveren aan de reductie van wegverkeersgeluid waardoor de leefbaarheid in de stad zal verbeteren en een prettiger en gezonder verblijfsgebied ontstaat;

de omvang en contour van de nul-emissiezone samen met de ondertekenaars van het Convenant ZES op straatniveau is bepaald, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de nul-emissiezone bevat een ruimtelijk begrensd gebied binnen de ring dat groter is dan de milieuzone voor vrachtverkeer zodat daarmee een grotere bijdrage aan CO₂-opgave wordt geleverd en ook de woonwijken en centra rondom de binnenstad optimaal profiteren van schone lucht en een betere leefomgeving;
- het hoofdwegennetwerk om Rotterdam (de Ring van Rotterdam) buiten de zone valt, zodat verkeer zonder een bestemming binnen de nul-emissiezone niet wordt belemmerd;
- bedrijventerreinen met een (potentiële) logistieke functie langs de Ring van Rotterdam vallen buiten de zone zodat er kansen ontstaan om vanuit de markt bestaande en nieuwe logistieke hubs en optimale bundeling van uitstootvrije transporten naar de nul-emissiezone te kunnen realiseren;
- de zone groot genoeg is voor ondernemers om investeringen in uitstootvrij transport voldoende te kunnen benutten; hoe groter de zone, hoe doelmatiger de bedrijfsinvesteringen in uitstootvrij transport en oplossingen als een hub. Een kleinere zone zou bovendien concurrentienadeel kunnen opleveren voor lokale ondernemers die binnen de zone zijn gevestigd;

- rondom de nul-emissiezone worden in het kader van de verkeersveiligheid vooraankondigingsborden weggebruikers geplaatst om een goede verkeerscirculatie te bevorderen en fuikvorming te voorkomen;

in bijlage 1 de beschrijving is opgenomen van de toegangspunten tot de nul-emissiezone en in bijlage 2 de contourenkaart zelf;

er binnen de transportsector draagvlak is voor de maatregel, nu de gemeente juist in samenspraak met (transport)bedrijven heeft besloten om een nul-emissiezone in te voeren en met 77 grote tot middelgrote partijen uit de (Rotterdamse) logistieke sector, waaronder een aantal brancheorganisaties, in het convenant ZES hier afspraken over heeft gemaakt;

de gemeente Rotterdam daarnaast al sinds 2014 vanuit het platform Logistiek 010, een community met inmiddels bijna 3000 leden, intensief samenwerkt met diverse bedrijven en kennisinstellingen om de stadslogistiek slimmer en schoner te maken;

de gemeente Rotterdam de volgende brieven heeft verstuurd waarin de nul-emissiezone is aangekondigd. Deze brieven zijn verstuurd op:

- 11 juni 2021 (aan alle Rotterdams (N1) -eigenaren);
- 12 april 2022 (aan alle eigenaren van bedrijfsauto's (N1) in Rotterdam, Capelle ad IJssel, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Schiedam en Lansingerland);
- 7 maart 2023 (alle eigenaren bedrijfsauto's en vrachtauto's (N1, N2, N3) in Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Schiedam en Lansingerland);
- 26 februari 2024 (alle eigenaren bedrijfsauto's en vrachtauto's (N1, N2, N3) in Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk, Schiedam en Lansingerland);

er sinds 2020 vanuit de gemeente Rotterdam in samenwerking met convenantspartijen een breed communicatietraject in uitvoering is, waarin ondernemers op allerlei manieren op de hoogte zijn gebracht over het voornemen voor de nul-emissiezone, zoals via de gemeentelijke website, logistiek010 website, (social-)mediacampagnes, billboards op straat, webinars, Plug In 010 evenementen, presentaties op verschillende (branche)bijeenkomsten en ondernemersevenementen, het voeren van adviesgesprekken in groothandels en bouwmarkten, maar ook persoonlijke gratis adviesgesprekken bij de ondernemer thuis of op de zaak;

er daarnaast vanuit de Rijksoverheid een nationale communicatiecampagne uitgevoerd wordt om ondernemers te informeren over de invoering van de nul-emissiezones in meerdere Nederlandse steden, zoals het versturen van informatiebrieven naar bedrijfs- en vrachtauto eigenaren in heel Nederland;

de wijkraden geïnformeerd zijn over de invoering van de nul-emissiezone;

de invoering van de nul-emissiezone per 1 januari 2025 betekent dat nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's die ná 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet, uitstootvrij moeten zijn in de nul-emissiezone;

de Rijksoverheid er waarde aan hecht om de nul-emissiezones in Nederland zo in te voeren dat ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bedrijfs- of vrachtauto;

daarom per 1 juli 2023 in artikel 86e van het RVV 1990, gepubliceerd in Staatsblad 2023 nummer 241, de volgende overgangsregelingen en vrijstellingen zijn opgenomen:

- Bedrijfsauto's emissieklasse 5 tot 1 januari 2027 toegang hebben tot de nul-emissiezone;
- Bedrijfsauto's emissieklasse 6 tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone;
- Opleggertrekkers emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2030 toegang hebben tot de nul-emissiezone;
- Overige vrachtauto's emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 tot 1 januari 2030 toegang hebben tot de nul-emissiezone;
- Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder, voor rolstoelen toegankelijke voertuigen en 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 tot dertien jaar oud tot 1 januari 2030 toegang hebben tot de nul-emissiezone;

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, naar voren is 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;

inmiddels op landelijk niveau door de UAS-partijen zoals de gemeenten en brancheorganisaties daarom gezamenlijk is 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;

het college het wenselijk vindt om zich aan het landelijke standpunt te confirmeren 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;

met dit verkeersbesluit tegelijk het ontheffingenbeleid nul-emissiezone Rotterdam 2025 wordt vastgesteld zodat de maatregel voor diverse doelgroepen wordt verzacht;

de economische en sociale functie van warenmarkten belangrijk is voor de aantrekkelijkheid van de stad, haar bezoekers en daarmee ook voor de overige bedrijven in de stad, zoals winkels en horeca. Voor marktondernemers kan de opgave om te voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's dermate groot worden dat het risico bestaat dat marktondernemers de Rotterdamse markten gaan mijden, in ruil voor meer zekerheid over de continuïteit van hun onderneming. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor het bestaansrecht van de warenmarkten in Rotterdam. Het college heeft er daarom voor gekozen om met de marktondernemers in gesprek te gaan om gezamenlijk een realistisch groeipad te ontwikkelen waardoor ook marktondernemers kunnen voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone. Tot die tijd krijgen marktondernemers die beschikken over een vergunning op basis van de Marktverordening Rotterdam 2017 en het Marktreglement Rotterdam 2008 op de dagen dat hen is toegestaan op een markt een staanplaats te bezetten, via een melding aan het college, een algemene ontheffing voor toegang tot de nul-emissiezone met hun bedrijfs- of vrachtauto;

het college daarnaast heeft besloten de intentieovereenkomst Centraal Loket aan te gaan waardoor het merendeel van de ontheffingen met een zo uniform mogelijk ontheffingssysteem en op landelijk niveau door een Centraal Loket in behandeling worden genomen;

voor ondernemers nationale subsidies zoals SEBA en AanZet beschikbaar zijn om hun financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen;

de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen, in haar brief van 13 juni 2023 aan de tweede kamer een subsidieregeling heeft aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. De verwachting van de staatssecretaris is dat deze medio 2024 gereed zal zijn;

in de afgelopen jaren gemeente Rotterdam ondernemers ondersteund heeft met de subsidieregeling LabZES;

bij de gemeente Rotterdam een beroep gedaan kan worden op een gratis adviesgesprek op maat (waarvan er inmiddels bijna 1200 gesprekken zijn gevoerd) en het sinds 2022 ook mogelijk is om een gratis laadscan uit te laten voeren;

met het project Logistiek laden de gemeente Rotterdam in samenwerking met de netbeheerder en bedrijven er zoveel mogelijk voor zorgt dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur geen belemmering is voor de transitie naar uitstootvrije voertuigen;

de verkeersmaatregel, gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw, besluit van 21 april 1994, Staatsblad (Stb.) 1994, 475, zoals nadien gewijzigd), strekt tot:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WvW 1994);
- het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik (artikel 2 lid 3 sub a WvW 1994);

het college deze milieu- en gezondheidsbelangen laat prevaleren boven het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en andere mogelijke nadelige (economische) gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden;

deze mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Rotterdam en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, met name voor kinderen, ouderen en mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, en het terugdringen van de CO₂-uitstoot;

daarnaast de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies zoals hierboven beschreven, maken dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen;

het treffen van een verkeersmaatregel daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

de wegen onder beheer zijn van de gemeente Rotterdam;

de verwachting is dat voor het invoeren van een nul-emissiezone het huidige verkeersbord C22c in het RVV 1990 op termijn vervangen zal worden door een nieuw verkeersbord maar dat uit deze wijziging geen nieuwe rechtsgevolgen zullen voortvloeien;

op de verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren;

in het laatste kwartaal van 2024 informatiebrieven worden gestuurd aan eigenaren van voertuigen die de zone inrijden om hen te informeren over de nul-emissiezone;

een eerste periode van enkele maanden alleen waarschuwingen gestuurd worden opdat het zakelijk verkeer kan wennen aan de nieuwe toegangseisen;

dit verkeersbesluit de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht volgt;

het Ontwerp-verkeersbesluit op 18 september 2023 is gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nr. 399579, digitaal te zien via de website officiële bekendmakingen, en vanaf 18 september 2023 tot en met 29 oktober 2023 ter inzage heeft gelegen, binnen welke periode eenentwintig zienswijzen zijn ontvangen;

in de aan dit besluit gehechte Nota van beantwoording (Beantwoording van zienswijzen op het Ontwerp verkeersbesluit Zero-emissiezone Rotterdam, d.d. 12 september 2023) is ingegaan op de zienswijzen;

de zienswijzen hebben geleid tot twee extra ontheffingsvormen zoals hierboven is weergegeven;

daarnaast een drietal zienswijzen aanleiding heeft gegeven om in afwijking van het ontwerp-verkeersbesluit de contouren van de nul-emissiezone te wijzigen:

- de contouren bij de Burgemeester Oudlaan wordt verplaatst naar de Kralingse Zoom zodat het gehele complex van de Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam binnen de contour van de nul-emissiezone komt te liggen;
- de contouren bij het bedrijventerrein Koperslagerstraat-Bankwerkerstraat-Klinkerstraat en het bedrijventerrein ten noorden van de Kuip tussen de Olympiaweg en de Stadionweg worden tijdelijk, totdat er in de zin van de Omgevingswet een nieuwe functie aan deze locaties is toebedeeld, verlegd zodat deze bedrijventerreinen buiten de zone komen te liggen. Door het vrijgeven van beide terreinen valt de Stadionweg buiten de zone. Voor een duidelijk verkeersbeeld wordt ambtshalve ook de grenslocatie op de Ernst Happelstraat ter hoogte van het Hoendiep opgeschoven naar de aansluiting op de Stadionweg;

- de Charloisse Lagedijk (tussen Zuiderparkweg en Groene Kruisweg) buiten de zone te houden door de nieuwe contourgrens van de zone op te nemen bij de aansluiting van de Charloisse Lagedijk op de Krabbendijksestraat;

deze contourwijzigingen per saldo geen significant effect hebben op de te behalen doelstellingen;

er daarnaast ambtelijk een grenslocatie is toegevoegd op de Koninginneweg ter hoogte van de onderdoorgang A-16 om de contour van de zone op straat goed weer te geven onafhankelijk van de ter plekke geldende overige verkeersmaatregelen;

alle contourwijzigingen zijn weergegeven in het in bijlage 1 opgenomen addendum op de beschrijving van de toegangspunten;

in het kader van artikel 24 sub a. van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW, besluit van 26 juli 1990, Stb. 1990, 460, of zoals nadien gewijzigd) overleg heeft plaats gevonden met de Politie, eenheid Rotterdam;

Gelet op artikel 18 aanhef en onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (Staatsblad 1994, nr. 475, zoals nadien gewijzigd), het bepaalde in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer en daartoe bevoegd krachtens door het college van Burgemeester en Wethouders verleend mandaat in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rotterdam 2021 (gemeentebblad 2021-213, zoals nadien gewijzigd);

Besluit:

1. Per 1 januari 2025 het verkeersbesluit van 16 november 2015 "Milieuzone Rotterdam," gepubliceerd 19 november 2015, en het Wijzigingsbesluit milieuzone Stad Rotterdam 2022 van 28 september 2021, gepubliceerd op 22 oktober 2021, in te trekken;
2. Per 1 januari 2025 een nul-emissiezone in te voeren door een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van uitstootvrije voertuigen in te stellen, krachtens verkeersbord C22c met onderbord C22c1 zoals bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
3. Dat de bebording ten behoeve van de nul-emissiezone wordt geplaatst conform de in bijlage 2 opgenomen contourenkaart, en de in bijlage 1 nader omschreven locaties die integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit;
4. Te bepalen dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet oplegger-trekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing;
5. Voertuigen van marktondernemers te ontheffen op voorwaarde dat deze voertuigen worden gemeld op de in het ontheffingenbeleid aangegeven wijze;
6. Dat dit besluit wordt aangehaald als "Zero-emissiezone Rotterdam 2025".

De directeur van Cluster Stadsontwikkeling wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

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

Bijlagen:

1. Beschrijving toegangspunten
2. Zero-emissiezone contourenkaart
3. Onderzoek effect ZE-zone (DCMR Milieudienst Rijnmond)
4. Effectstudie ZE-zone bestel- en vrachtauto's (Buck Consultants International)
5. Nota van Beantwoording

Rotterdam, 23 april 2024

Het college van Burgemeester en Wethouders

De secretaris en De Burgemeester

M.J.H. Lamers en A. Aboutaleb

MEDEDELINGEN

Beroepsmogelijkheid

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na datum publicatie in het gemeenteblad een gemotiveerd beroepschrift indienen bij:

De Rechtbank Rotterdam

Sector Bestuursrecht

Postbus 50951

3007 BM Rotterdam

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.