

ONTWERP Verkeersbesluit nul-emissiezone Stadslogistiek Schiphol Centrum 2026

Het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer,

Gelet op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Overwegende dat:

- het in de gemeente Haarlemmermeer gewenst is om per 1 januari 2026 een nul-emissiezone in te voeren op Schiphol Centrum voor bedrijfs- en vrachtauto's;
- dit verkeersbesluit betrekking heeft op het wegennet op Schiphol Centrum;
- uit onderzoek uitgevoerd door Buck Consultants is gebleken dat de effecten bijdragen aan de doelstellingen uit de Klimaatwet op het gebied van CO₂ en luchtkwaliteit (o.a. NO_x);
- het gebied waar de nul-emissiezone geldt is gekozen daar waar de impact van emissievrije voertuigen het grootst zal zijn;
- dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht; en er overleg is gevoerd met de commandant van de Koninklijke Marechaussee als bedoeld in artikel 24, onder b BABW.

Besluit:

1. een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's op Schiphol Centrum;
2. deze nul-emissiezone af te bakenen door het plaatsen van de begin/einde zoneborden C22c en C22d met een onderbord C22c1 van bijlage 1 van het RVV 1990;
3. de bebording en aanpassing wegmarkering ten behoeve van de nul-emissiezone te plaatsen ten behoeve van het gebied zoals aangegeven op bijgevoegde kaart die integraal onderdeel uitmaakt van dit besluit (bijlage 1);
4. dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtauto's zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet-opleggertrekkers (bakwagens) 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. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2026;
6. dat dit besluit wordt aangehaald als 'verkeersbesluit nul-emissiezone Stadslogistiek Schiphol Centrum 2026'.

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer.

Toelichting

Doel

Dit verkeersbesluit beoogt het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVV 1994). Verder beoogt het verkeersbesluit doelmatig of zuinig energiegebruik te bevorderen (artikel 2 lid 3 sub a WVV 1994).

Daarnaast heeft dit verkeersbesluit tot doel de leefbaarheid en werkomstandigheden te verbeteren en het verbeteren van de lucht- en geluidskwaliteit door het stimuleren van duurzame en veilige mobiliteit. Dit staat beschreven in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen, zoals vastgesteld door het college.

Aanleiding

Op 11 juni 2019 heeft de gemeente Haarlemmermeer de Green Deal Nul Emission Stadslogistiek ondertekend (2019.0030755) om de stedelijke logistiek bestaande uit bedrijfs- en vrachtauto's efficiënter en duurzamer te maken. Haarlemmermeer onderschrijft hiermee de wens om goederen of diensten in 2025 uitstootvrij te leveren in stadskernen. Daarmee wil Haarlemmermeer bijdragen aan de doelstellingen van de Klimaatwet. Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken.

Om deze doelstelling te behalen is in het klimaatakkoord onder andere afgesproken dat er in 2025 minimaal 30 steden een nul-emissiezone voor stadslogistiek moet zijn ingevoerd. Doel is de uitstoot door transmissie gerelateerd aan stadslogistiek van CO₂, NO_x en fijnstof naar nul te brengen.

Daarnaast wil gemeente Haarlemmermeer het geluid van voertuigen verminderen.

In lijn met de Klimaatwet en het Klimaatakkoord zet de gemeente stevig in op verduurzaming, het terugdringen van fossiele brandstoffen en het aardgasvrij maken van gebouwen. Deze ambities zijn vastgelegd in het Coalitieakkoord 'Toekomstbestendig Groeien' 2022-2026 en verder uitgewerkt in de programmatische aanpak Energietransitie Haarlemmermeer 'Licht, warm en mobiel zonder fossiel' (2019.0037699). Op 13 december 2022 heeft het college besloten (2022.0002591) om de doelstellingen op het gebied van klimaat en energie voor 2030 te verhogen naar 55% minder CO₂ - uitstoot ten opzichte van 1990. Als er middelen vanuit het Rijk of de Europese Unie beschikbaar worden gesteld dan wordt de doelstelling verhoogd naar 60% CO₂-reductie.

Gemeente Haarlemmermeer heeft op 20 december 2021 de Omgevingsvisie 2040 vastgesteld (2021.0003036). Daarin staat dat het de ambitie van de gemeente is om de balans tussen ruimtelijke en economische ontwikkelingen en verbetermaatregelen te laten doorslaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst te behalen. Het is de bedoeling dat de zogenoemde stadslogistiek in 2025 geen schadelijke stoffen meer uitstoot. Daarom vindt er een onderzoek naar een nul emissie zone rond Schiphol Centrum plaats.

Op 20 oktober 2022 heeft de gemeente Haarlemmermeer de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer gepubliceerd. Daarin is beschreven dat gemeente Haarlemmermeer als onderdeel van de

Vervoerregio Amsterdam in het beleidskader Mobiliteit de ambitie heeft om te streven naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050.

De gemeente Haarlemmermeer heeft de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek onderschreven (10207867). Deze nota zet in 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.

Op 1 november 2023 heeft gemeente Haarlemmermeer het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend (2023.7311910). Dit akkoord is een samenwerking met de Rijksoverheid, provincies en vele andere gemeenten om de luchtkwaliteit in Nederland structureel te verbeteren. Het doel is om de lucht in 2030 aanzienlijk schoner te maken door de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) terug te dringen tot de niveaus die door de Wereldgezondheidsorganisatie in 2005 zijn geadviseerd.

Op 25 februari 2025 heeft het college het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer 2024-2030 vastgesteld dat onderdeel uitmaakt van het Schone Lucht Akkoord. In dit Uitvoeringsplan is de maatregel voor het instellen van de nul-emissiezone op Schiphol-Centrum beschreven.

Op 9 november 2023 heeft gemeente Haarlemmermeer de Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones ondertekend (2023.7766358). Partijen hebben in deze intentieovereenkomst afgesproken dat het Centraal Loket in eerste instantie wordt ingericht voor het verlenen van ontheffingen voor nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's. Dit kan worden uitgebreid wanneer ook nul-emissiezones voor andere voertuigtypen ingesteld kunnen worden. Partijen beogen met deze Intentieovereenkomst uniformiteit te bewerkstelligen met betrekking tot het afhandelen van ontheffingsaanvragen via het Centraal Loket.

De raad van Haarlemmermeer heeft als onderdeel van de Programmabegroting van 2024-2027 de volgende beleidsdoelen opgenomen over bereikbaarheid en omgevingskwaliteit:

- Beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid, is opgenomen dat er een verkeersbesluit genomen wordt voor de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek en taxi's op Schiphol, waarmee gemeente Haarlemmermeer mede invulling kan geven aan de gemeentelijke opgave uit het klimaatakkoord.
- Beleidsdoel E: Haarlemmermeer biedt een gezond leefklimaat, is opgenomen dat gemeente Haarlemmermeer streeft naar een gezond leefklimaat voor onze inwoners door de bescherming van de leefomgeving te waarborgen. Dit betekent dat gemeente Haarlemmermeer ernaar streeft dat de lucht, de bodem, het oppervlaktewater en grondwater zo schoon mogelijk zijn. Milieubeheer, bodembescherming en bodembeheer dragen hieraan bij. Daarnaast zorgt gemeente Haarlemmermeer dat er zo beperkt mogelijke hinder is van geluid, licht, geur of magneetvelden.

De gemeente Haarlemmermeer heeft 28 november 2023 het principebesluit Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend (2023.10207867). Daarin staat dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook de gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek mede te ondertekenen. De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek heeft twee doelen:

- het ontwikkelen van een landelijk gezamenlijk actieplan van de deelnemende partijen;
- het maken van afspraken over uniforme uitgangspunten.

Eén van de centrale actiepunten betreft de realisatie van de zogenoemde nul-emissie zones voor stadslogistiek. Deze zones zijn uitsluitend toegankelijk voor emissieloze (vracht)voertuigen en bedrijfsauto's. Met uniforme landelijke uitgangspunten willen partijen een lappendeken aan regels voorkomen. Ook wordt bijvoorbeeld een landelijk centraal loket ingericht waar bedrijven een ontheffing kunnen aanvragen. Op 1 januari 2026 zal er een nul-emissiezone voor stadslogistiek op Schiphol Centrum komen waarvoor gemeente Haarlemmermeer ondersteuning biedt.

Nadat het college op 28 november 2023 het principebesluit had genomen heeft het college op 16 april 2024 dit besluit omgezet in een aankondigingsbesluit (2024.10779328) om een nul-emissiezone in te voeren voor stadslogistiek en distributie op Schiphol-Centrum per 1 januari 2026.

De gemeente Haarlemmermeer is voornemens om de Uitvoeringsagenda nul-emissiezones Op weg met nul-emissiezones 1-1-2025 tot 1-1-2030 te ondertekenen. Deze Uitvoeringsagenda is het vervolg van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek dat een geldigheidsduur had tot 1 januari 2025.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, hebben Europese Raad en Parlement besloten de grenswaarden voor luchtverontreiniging per 2030 aan te scherpen. Wetenschappelijk onderzoek, waaronder dat van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), toont aan dat ook lage concentraties luchtvervuiling schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid. De nieuwe normen verlagen daarom de toegestane concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}), waarvan een groot deel afkomstig is van wegverkeer.

Participatie en communicatie

Vanaf begin 2023 is er door de gemeente op diverse manieren gecommuniceerd naar stakeholders (bedrijven, leveranciers, particulieren etc.), ministerie I&W en Schiphol over de invoering van de nul-emissiezone op Schiphol Centrum per 1 januari 2026.

Handhaving

De naleving van nul-emissiezone zal worden bereikt door zowel communicatie als handhaving. Handhaving zal op twee manieren plaatsvinden:

- automatisch: door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de toegang- en uitgangswegen met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). Vanwege het absolute aantal voertuigen dat dagelijks de zone inrijdt waarop de nul-emissiezone van toepassing is, is deze technische ondersteuning noodzakelijk is om de belasting van de ambtelijke capaciteit bij handhaving te beperken. Om het verkeer te wijzen op de nul-emissiezone, zal deze worden aangekondigd met vooraankondigingsborden;
- fysiek: staande houding voor met name voertuigen met een niet-Nederlands kenteken.

De aanpak voor automatische handhaving is conform het beoordelingskader digitale handhaving geslotenverklaringen van het Openbaar Ministerie en wordt afgestemd met het Parket CVOM, en de handhaving gebeurt door een boa domein I of domein II conform de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar.

Overgangsregeling

In de nul-emissiezone geldt een tijdelijke overgangsregeling voor bepaalde bedrijfs- en vrachtauto's en voertuigtypen op grond van artikel 86e, lid 3 tot en met 5 RVV 1990. De volgende voertuigcategorieën mogen wel de nul-emissiezone in:

- a. Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben toegang tot 1 januari 2027;
- b. Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2028;
- c. Opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben toegang tot 1 januari 2030;
- d. vrachtauto's met emissieklasse 6 die niet onder onderdeel c vallen en met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben toegang tot 1 januari 2030;
- e. voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder hebben toegang tot 1 januari 2030;
- f. voor rolstoelen toegankelijke personen- of bedrijfsauto's die in het kentekenregister is voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149 hebben toegang tot 1 januari 2030;
- g. 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 hebben toegang tot 1 januari 2030.

Ontheffingenbeleid

Naast de wettelijke vrijstellingen die gelden in de overgangsperiode kan het college ook ontheffing verlenen van het verbod om een nul-emissiezone in te mogen rijden. Naast de wettelijke ontheffingsmogelijkheden kan het college besluiten in welke andere gevallen ontheffing verleend kan worden. De gemeenten die de Intentieovereenkomst hebben ondertekend hebben afgesproken om daar een geharmoniseerd ontheffingenbeleid voor op te stellen. Zo ook de gemeente Haarlemmermeer. Op [datum] is het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Haarlemmermeer 2026 door het college vastgesteld en op [datum] bekendgemaakt in het Gemeenteblad, nr. [nummer]. Ontheffingen kunnen worden aangevraagd bij het Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones dat is ondergebracht bij de Dienst Wegverkeer (RDW).

De volgende ontheffingsmogelijkheden gelden op grond van artikel 86e, lid 6 van het RVV 1990:

- a. voertuigen van gehandicapten, welke zijn aangepast voor € 500 of meer;
- b. kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

De volgende ontheffingsmogelijkheden gelden op grond van het Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Haarlemmermeer 2026:

- a. maximaal 12 dagenontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor bedrijfsauto's en vrachtauto's;
- b. ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- c. ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- d. ontheffing voor voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn;
- e. ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's;

- f. ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie totdat verzwaarde netaansluiting is gerealiseerd (netcongestie);
- g. ontheffing voor dierenambulance;
- h. ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- i. afwijkmogelijkheid.

Zienswijzen

PM.

Voor dit verkeersbesluit is de uniforme voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb gevolgd. Het ontwerpverkeersbesluit is op [datum] gepubliceerd in het Gemeenteblad 2025 met nummer [nummer] en heeft vanaf [datum] gedurende zes weken ter inzage gelegen. Hierop zijn [aantal] zienswijzen ingediend. In de nota van beantwoording is ingegaan op de zienswijzen. Deze nota is opgenomen als bijlage 2. De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het verkeersbesluit.

Belangenafweging

Het college is er zich van bewust dat de maatregel vooral voor ondernemers die straks niet meer met hun voertuig in de nul-emissiezone mogen rijden ingrijpende gevolgen kan hebben. De maatregel wordt echter genomen als onderdeel van een breder maatregelenpakket in het belang van het klimaat en de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Schiphol en omgeving. Het college is van mening dat met het verkeersbesluit en de ontheffingsmogelijkheden en wettelijke vrijstellingen een evenwichtige afweging is gemaakt tussen algemene klimaat-, milieu- en gezondheidsbelangen en individuele belangen van ondernemers.

Buck Consultants International heeft een effectanalyse gemaakt, volgens een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) systematiek, met betrekking tot de invoering van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's op Schiphol. Uit de rapportage Effecten invoering nul-emissiezone stadslogistiek Schiphol van Buck Consultants 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 Haarlemmermeer en het bedrijfsleven, als gevolg van de nul-emissiezone, zijn 2,7 miljoen euro. Op basis hiervan kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De baten van een investering in een nul-emissiezone wegen voor de gemeente op tegen de kosten die er gemaakt worden door de gemeente en het bedrijfsleven. De baten, met name voor het klimaat, zijn hoger dan de investeringen. Zeker gezien het feit dat de invoering van nul-emissiezones in het beginsel een klimaatmaatregel is, volgt uit deze effectstudie een positief advies voor de invoering ervan.
- Zowel de kosten als de baten zullen deels buiten de gemeentegrens liggen. De milieubaten (luchtkwaliteitswinsten) worden over de gehele rit met de vracht- of bedrijfsauto behaald, dus ook voor het deel buiten de gemeente. Voor de CO₂ winst geldt per definitie dat dit niet plaatsgebonden is en daarmee bijdraagt aan de collectieve opgave. Tegelijkertijd geldt ook dat partijen van buiten de gemeente, die wel leveringen hebben in de zone, te maken (kunnen) krijgen met kosten.
- Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat het resultaat ook met het meenemen van onzekerheden positief blijft. Het resultaat is daarmee robuust. Onzekerheden die in de gevoeligheidsanalyse

zijn meegenomen zijn de omvang van de stadslogistiek, een minder groot uitstralingseffect, TCO-veranderingen en gewijzigde milieuprijzen.