



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Op 12 september 2023 bent u geïnformeerd over het besluit van ons college tot vaststelling van het ontwerp-verkeersbesluit 'Zero-emissiezone Rotterdam' (briefkenmerk 23bb005842).

Met deze brief informeert ons college u over onze besluiten tot vaststelling van:

1. Onze reacties op de zienswijzen in de Nota van Beantwoording.
2. Het definitieve verkeersbesluit 'Zero-emissiezone Rotterdam'.
3. Het Ontheffingenbeleid 'nul-emissiezone Rotterdam 2025'.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

Ons college heeft in het coalitieakkoord 'Eén Stad' afgesproken de luchtkwaliteit te verbeteren door de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen te verminderen. Om de aangescherpte landelijke norm van -55% CO₂ reductie in 2030 te halen, moet Rotterdam meer maatregelen nemen, met name in het stedelijk gebied.

In de onderstaande beleidsdocumenten is de invoering van de zero-emissiezone¹ voor bedrijfs- en vrachtauto's als maatregel benoemd om de luchtkwaliteit en bereikbaarheid in Rotterdam te verbeteren en de CO₂ uitstoot te reduceren:

1. Stappenplan Zero Emissie Stadslogistiek (juli 2019, college B&W).
2. Aanpak Nul Emissie Mobiliteit (november 2019, college B&W).
3. Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (februari 2020, gemeenteraad).
4. Convenant Zero Emissie Stadslogistiek (december 2020, college B&W).
5. Omgevingsvisie. De veranderstad (december 2021, gemeenteraad).
6. Klimaat Actieplan Rotterdam (juni 2023, gemeenteraad).

¹ Zero emissie betekent hetzelfde als nul emissie, emissieloos of uitstootvrij.

Toelichting:

Aanleiding

Door de groei van het aantal inwoners groeit ook het aantal logistieke bewegingen door bedrijfs- en vrachtauto's in Rotterdam. Dit heeft negatieve invloed op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en is een relatief grote veroorzaker van vervuilde lucht en CO₂ uitstoot. Stadslogistiek is namelijk goed voor zo'n 13% van de vervoerskilometers, maar veroorzaakt relatief een zeer hoog percentage van de uitstoot, 24% van CO₂ en 80% van de NO_x.

Sinds 2014 werkt de gemeente Rotterdam vanuit het platform Logistiek 010 samen met bedrijven en kennisinstellingen (inmiddels meer dan 3000 leden) in de stad om de stadslogistiek slimmer en schoner te maken. Minder bedrijfs- en vrachtauto's in de stad en geen uitstoot van schadelijke gassen. Het toenmalige college heeft in juli 2019 het Stappenplan Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) vastgesteld en in november 2020 besloten tot ondertekening van het Convenant ZES samen met 56 organisaties (inmiddels 77 partijen) uit de logistieke sector, waaronder branchevereniging zoals TLN, MKB-Rijnmond, TechniekNL, maar ook bedrijven zoals Breytner, Cityhub en PostNL. Met dit convenant heeft de gemeente zich gecommitteerd om in 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren. Op 17 november 2020 bent u hierover geïnformeerd (briefkenmerk 20bb014622).

Naast de afspraken over de omvang van de zone, is hierin ook afgesproken om aan te sluiten bij de nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) om de toegangsregels voor de zones in verschillende gemeenten te harmoniseren en ontheffingen op een uniforme wijze zoveel mogelijk via een Centraal Loket te organiseren. Inmiddels hebben naast gemeente Rotterdam circa 30 andere gemeenten aangekondigd een nul-emissiezone in hun gemeente in te voeren.

Ontwerp-verkeersbesluit Zero-emissiezone Rotterdam

De nul-emissiezone omvat het stedelijke gebied binnen de ring van Rotterdam. Vanaf 1 januari 2025 zijn alleen nog uitstootvrije bedrijfs- en vrachtauto's binnen dit gebied toegestaan. Voor bepaalde voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet geldt een overgangsregeling en er zijn wettelijke vrijstellingen. Ook zijn er ontheffingsmogelijkheden voor situaties waarbij het niet mogelijk is om tijdig aan de toegangseisen te voldoen. Zo biedt de nul-emissie zone een gelijk speelveld (level playing field) voor alle ondernemers met bestel- en vrachtauto's. Op 12 september 2023 heeft ons college het ontwerp-verkeersbesluit 'Zero-emissiezone Rotterdam' vastgesteld. In het verkeersbesluit staan alle afwegingen waarom de zone wordt ingevoerd, met welke contour en wordt een afweging gemaakt tussen enerzijds het algemene maatschappelijke belang van een gezondere leefomgeving en minder CO₂-uitstoot en anderzijds individuele belangen van bedrijven en instellingen.

Nota van Beantwoording

Het ontwerp-verkeersbesluit heeft in de periode van 18 september 2023 tot en met 29 oktober 2023 ter inzage gelegen (gepubliceerd in het gemeenteblad 2023 nr. 399579). Eenieder is in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen op het ontwerp-verkeersbesluit. Dit heeft geleid tot 21 zienswijzen. Een deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. Een deel van de indieners maakt zich zorgen en is kritisch over de maatregel. Alle zienswijzen met de reacties van ons college zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording die als bijlage 1 is bijgevoegd.

Ons college verwijst u naar de samenvatting van de Nota van Beantwoording voor een uitgebreidere indruk van de ingediende zienswijzen. Alle indieners ontvangen een brief met daarin de reactie(s) van ons college. De Nota van Beantwoording wordt ook, geanonimiseerd, gepubliceerd.

Samenvattend hebben de ingediende zienswijzen ons college doen besluiten om het verkeersbesluit op een aantal onderdelen aan te passen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit. Deze wijzigingen zien allereerst toe op de contour van de zero-emissiezone waarbij:

- de contourgrens van de zero-emissiezone van de Burgemeester Oudlaan naar de Kralingse Zoom wordt verlegd, waarmee het gehele complex van de Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam binnen de contour van de zero-emissiezone komt te liggen.
- de contourgrens bij de bedrijventerrein Koperslagerstraat-Bankwerkerstraat-Klinkerstraat en het bedrijventerrein ten noorden van de Kuip tussen de Olympiaweg en de Stadionweg voorlopig verlegd wordt zodat deze bedrijventerreinen buiten de zone komen te liggen totdat er in de zin van de Omgevingswet een nieuwe functie aan deze locaties is toebedeeld.
- de Charloisse Lagedijk (tussen Zuiderparkweg en Groene Kruisweg) buiten de zone gehouden wordt en de nieuwe contourgrens van de zone komt te liggen bij de aansluiting van de Charloisse Lagedijk op de Krabbendijksestraat.

Uit de vele gesprekken die gevoerd zijn met ondernemers, logistiek adviseurs en de zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit en zienswijzen bij andere gemeenten, is naar voren gekomen dat voor een groep vrachtauto's die niet onder de wettelijke overgangsregeling vallen de afschrijftermijn langer blijkt dan werd aangenomen bij het vaststellen van die overgangsregelingen. Dit geldt in het bijzonder voor ondernemers waarvan het voertuig niet veel kilometers maakt en daardoor een langere afschrijvingstermijn heeft. Dit heeft ertoe geleid dat gemeenten, het Rijk en de brancheorganisaties een aanpassing overeen zijn gekomen op de toegangsregels. Ons college conformeert zich aan de landelijke lijn door in het definitieve verkeersbesluit op te nemen dat vrachtauto's, hetzij niet-opleggertrekkers, met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 automatisch toegang krijgen tot de zero-emissiezone via een algemene ontheffing.

Wethouder HBM heeft tenslotte vastgesteld dat de warenmarkten in Rotterdam een belangrijke economische en sociale functie voor de stad, haar bezoekers en de winkel- en horecagebieden hebben (24bb000693). Marktondernemers staan echter voor een grote opgave om te kunnen voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone. Die opgave kan dermate groot worden dat het risico bestaat dat marktondernemers Rotterdam gaan mijden, in ruil voor meer zekerheid over de continuïteit van hun onderneming op weekmarkten elders in de regio. Daartegenover staat dat ons college zo weinig mogelijk wil afwijken van het landelijke afspraken over invoering van de nul-emissiezone. Ons college heeft er daarom voor gekozen om met vertegenwoordigers van 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.

Naast bovengenoemde aanpassingen zijn geen argumenten of inzichten ingediend die ons college aanleiding geven om andere inhoudelijke wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen.

Definitief verkeersbesluit Zero-emissiezone Rotterdam

Ons college is ervan overtuigd dat het instellen van een nul-emissiezone een meer dan evenredige verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd. De landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen, ontheffingsmogelijkheden en subsidies zorgen ervoor dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden. Alle belangen afwegende is ons college daarom van mening dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Ons college heeft dan ook het definitieve besluit genomen om de nul-emissiezone per 1 januari 2025 in te voeren. Tegelijkertijd wordt de milieuzone vrachtverkeer voor Stad Rotterdam per 1 januari 2025 opgeheven. De milieuzone voor personenauto's is per 1 januari 2020 al opgeheven.

Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Rotterdam 2025

Op 12 september 2023 bent u eveneens geïnformeerd over de 'Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen zero-emissiezones' die ons college is aangegaan (briefkenmerk 23bb005842). Deze intentieovereenkomst betekent dat gemeente Rotterdam, net als alle andere deelnemende gemeenten, nagenoeg hetzelfde ontheffingenbeleid hanteren met dezelfde voorwaarden. Het staat gemeente Rotterdam wel vrij om gemeente-specifieke ontheffingen toe te voegen, zoals ons college dat heeft gedaan voor de marktondernemers.

In een uitvoerig proces samen met alle betrokken gemeenten en het Rijk is dit uniforme ontheffingenbeleid geformuleerd. Dit beleid is de basis van het Rotterdamse beleid en bevat de volgende ontheffingen:

1. Lange levertijd van een vervangend emissieloos voertuig
2. Bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud
3. Plug-in hybride vrachtauto
4. Voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn
5. Particuliere bedrijfs- en vrachtauto's
6. Voertuigen die zijn aangepast vanwege een handicap
7. Bedrijfseconomische omstandigheden
8. Hardheidsclausule
9. Daarnaast zijn per kenteken per zone 12 dagontheffingen per kalenderjaar aan te vragen voor bedrijfs- en vrachtauto's.

Deze ontheffingen kunnen voor alle nul-emissiezones aangevraagd worden bij het Centraal Loket. Het Centraal Loket is een digitaal portaal dat naar verwachting medio 2024 opengaat. Ons college is voornemens om voor die tijd het Centraal Loket te mandateren om namens gemeente Rotterdam deze ontheffingen te verlenen en leges te innen. Ontheffingen 1 t/m 6 gelden (bij verlening) voor alle nul-emissiezones van de deelnemende gemeenten. Bij verlening van ontheffingen 7 t/m 9 gelden deze alleen voor de nul-emissiezone waar ze voor zijn aangevraagd. Zoals eerder in deze brief toegelicht heeft ons college naast de geharmoniseerde ontheffingen een aanvullende gemeentelijke ontheffing voor marktondernemers in Rotterdam opgenomen in het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid. Deze ontheffing gaat niet via het Centraal Loket, maar zal door de gemeente Rotterdam zelf behandeld worden.

Ondersteuning van ondernemers

Ons college realiseert zich dat de nul-emissiezone impact heeft op ondernemers die gevestigd zijn in Rotterdam of daar werken. Ondernemers worden op verschillende manieren ondersteund. Ondernemers kunnen een gratis adviesgesprek op maat bij de gemeente Rotterdam aanvragen. Inmiddels zijn er bijna 1200 adviesgesprekken gevoerd. Sinds 2022 is het ook mogelijk om een gratis laadscan uit te laten voeren. Daarbij heeft de gemeente Rotterdam in de afgelopen jaren ondernemers ondersteund bij het opzetten van vernieuwende logistieke concepten met de subsidieregeling LabZES. Vanuit de Rijksoverheid zijn de subsidies SEBA en AanZet beschikbaar om ondernemers financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. Tevens heeft het Rijk een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. De verwachting is dat deze medio 2024 gereed zal zijn.

Communicatie

Sinds 2020 is vanuit de gemeente Rotterdam in samenwerking met convenantpartijen een breed communicatietraject in uitvoering, waarin het voornemen van de nul-emissiezone is aangekondigd. Ondernemers zijn op allerlei manieren op de hoogte gebracht, 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. Dit communicatietraject wordt tot en met de invoering van de nul-emissiezone doorgezet.

Vanuit de gemeente Rotterdam zijn in 2021, 2022, 2023 en 2024 informatiebrieven verstuurd aan eigenaren van voertuigen die te maken krijgen met de nul-emissiezone. Ook heeft de Rijksoverheid vanuit de RDW informatiebrieven verstuurd. In het laatste kwartaal van 2024 zullen informatiebrieven worden gestuurd aan eigenaren van voertuigen die de zone inrijden om hen te informeren over de nul-emissiezone. Ook worden dynamische borden met kentekenchecker geplaatst die aangeven dat een bepaald kenteken wel of niet de zone in mag rijden na 1 januari 2025. De eerste maanden zullen alleen waarschuwingen gestuurd worden zodat de betreffende ondernemers die met een bedrijfs- of vrachtauto in de nul-emissiezone komen kunnen wennen aan de nieuwe toegangseisen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

- Voor de uitvoering van het definitieve verkeersbesluit zijn de totale kosten ingeschat op 4,5 miljoen euro, verspreid over de periode 2023 tot en met 2025, met het zwaartepunt in 2024. Deze investering is gedekt uit het Duurzaamheid Transitie Budget, uit het Energie Transitie Budget en uit de Rijksregeling Specifieke Uitkering Schone Lucht.
- De exploitatielasten voor het technisch in stand houden van de zone vanaf 2025 worden geschat op jaarlijks 220.000 euro. Deze exploitatielasten worden gedekt uit B&W mobiliteit middelen die structureel beschikbaar zijn voor de huidige milieuzone Stad Rotterdam en die per 2025 vrijvallen omdat de milieuzone Stad Rotterdam dan opgaat in de zero-emissiezone.
- Naast de exploitatielasten zijn er meerderjarige structurele personele lasten voor ondersteuning van ondernemers bij de voorbereiding op de ze-zone tot de ze-zone volledig is ingevoerd (tenminste 2030). Voor de uitvoering van het actieprogramma uit het Convenant ZES, het verder verschonen van de bestel- en vrachtauto's buiten de ze-zone, integratie van stadslogistiek in bouwplannen, mobiliteit- en omgevingsbeleid en advisering bij knelpunten in bestaande omgeving.

- De kosten voor het in behandeling nemen van ontheffingsaanvragen worden gedekt uit de legesinkomsten die betaald moeten worden bij het doen van de aanvraag van een ontheffing. Via een aparte agendapost wordt het college op korte termijn een voorstel voorgelegd voor aanpassing van de legesverordening per 1 juli 2024.

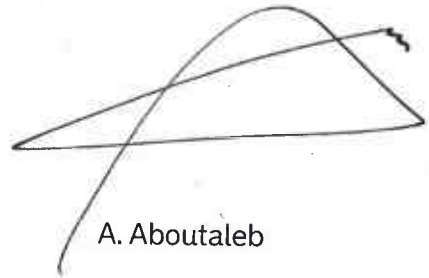
Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,



J.H. Meijer, L.s.



A. Aboutaleb

Bijlagen:

1. Nota van Beantwoording
2. Verkeersbesluit Zero-emissie zone Rotterdam 2025 (met bijbehorende bijlagen)
3. Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Rotterdam 2025