

Milieuzones in de provincie

AANLEIDING

We zien dat de luchtkwaliteit onder druk staat. Vooral op plaatsen waar veel mensen wonen, werken en zich verplaatsen wordt niet voldaan aan de norm. Dit is kwalijk en de provincie is bezig om de luchtkwaliteit te verbeteren. Enkele voorbeelden van provinciaal inzet op dit gebied zijn:

- Bij de afwegingen van de investeringsstrategie NH wordt leefbaarheid als onderdeel meegenomen.
- Op provinciale wegen binnen stedelijk gebied wordt de snelheid in bepaalde gevallen teruggebracht naar 50km/uur.
- Stimulering van zero-emissie voertuigen bij ov-aanbestedingen en bij plaatsing van laadstations.

Desondanks is dit niet voldoende en vooral binnen stedelijk gebied worstelen gemeentes met de luchtkwaliteit¹. De provincie onderkent dit ook al geruime tijd en het regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel stamt al uit 2008. Hoewel er dus goede verbeteringen zijn, zijn we er nog lang niet.

Slechte luchtkwaliteit heeft niet alleen meerdere oorzaken, maar kan ook niet met één oplossing verholpen worden. We zullen moeten inzetten op meerdere registers en hierbij zullen we ook samenwerking moeten zoeken. We zien dat milieuzones meer toegepast worden om luchtkwaliteit en volksgezondheid te verbeteren en daarbij grotere gebieden gaan beslaan. Een milieuzone kan dan ook een aanvulling vormen op het bestaande palet aan maatregelen voor provinciaal beleid.

We vragen de commissie om zich uit te spreken over de volgende onderdelen:

- a. Een milieuzone kan een aanvullende maatregel zijn op provinciaal niveau om luchtkwaliteit te verbeteren.
- b. De provincie een rol te laten vervullen om het milieuzonesysteem eenduidiger te maken.

De gevoerde discussie zal gebruikt worden bij de uitwerking van een initiatiefvoorstel over dit onderwerp.

¹ <https://www.mnh.nl/wat-we-doen/duurzame-leefomgeving/luchtkwaliteit/>

WAT IS EEN MILIEUZONE

Het Centrum Milieuzones.nl² hanteert de volgende definitie:

Een milieuzone is een gebied in de binnenstad van grote gemeenten waar de toegang voor vrachtwagens die te veel fijnstof en stikstofoxiden uitstoten beperkt is. Het doel van de milieuzone is om de luchtkwaliteit aan de normen te laten voldoen.

VERSCHILLENDE SOORTEN

Er zijn verschillende soorten milieuzones. Over het algemeen wordt er een verschil gemaakt tussen vrachtauto's, personenauto's en brommers. De zones kunnen ook verschillen tussen de verschillende soorten verkeer.

Onder vrachtauto's wordt over het algemeen verstaan een vrachtauto die zwaarder is dan 3500 kg en een dieselmotor heeft met een Euro-certificering van 0, 1, 2, 3. De richtlijnen hiervoor staan beschreven in een convenant, die ook toegangscriteria en ontheffingsmogelijkheden beschrijft.

Daarnaast zijn er ook milieuzones voor personen- en bestelauto's. Amsterdam heeft als eerste ook een zone voor brom- en snorfietsen. Het hebben van een convenant lijkt hierbij niet leidend te zijn en wordt door gemeentes gezien als een ondergrens.

Niet alleen de eisen worden steeds verder aangescherpt, maar de milieuzones gaan ook voor steeds meer voertuigen gelden. Daarnaast worden de zones groter getrokken en in een aantal gevallen tot vrijwel de hele gemeentegrens.

² <https://www.milieuzones.nl>

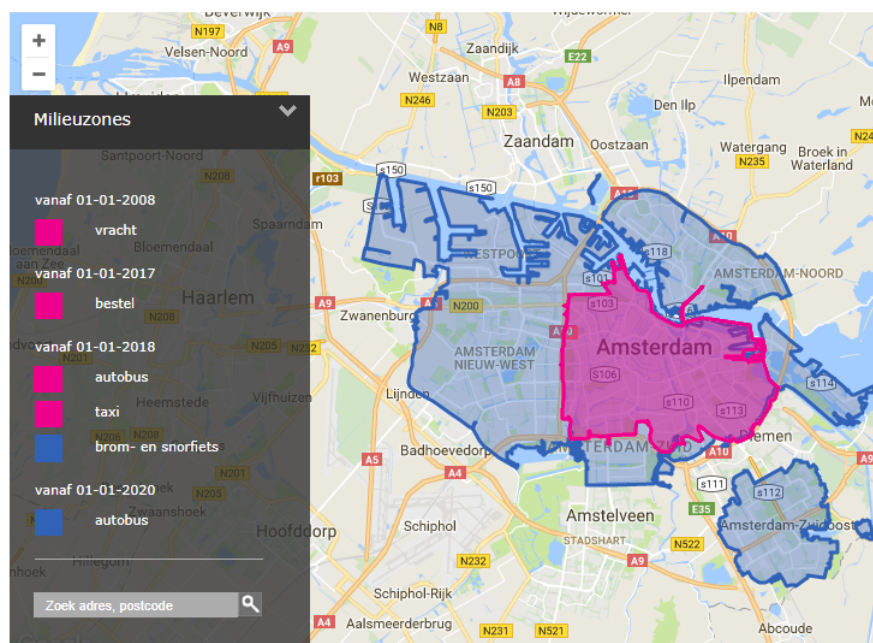
WAAR ZIJN MILIEUZONES IN NEDERLAND

Er zijn op dit moment 13 gemeentes die een milieuzone hebben.

Gemeente	Geldt voor	Niet betreden	Ontheffing mogelijk
Amsterdam	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag en langdurig
	Bestelauto's	< 01-01-2000	gehandicapte
	Autobussen	< 01-01-2005	
	Taxi	< 01-01-2009	
	Bromfiets (2/4takt)	< 01-01-2011	Ja
Utrecht	Personen- en bestelauto's	< 01-01-2001	Dag, oldtimer en gehandicapte
	Vrachtauto's	< Euro 4	Financiële noodzaak
Rotterdam	Vrachtauto's	< Euro 4	ja
	Bestel/personenauto	< 01-01-2001	Ja
	Auto (benzine/gas)	< 01-07-1992	geen boetes opgelegd
Den Haag	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag en langdurige
Leiden	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag en jaar
Arnhem	Personenauto's (ingangsdatum 2019)	<01-01-2004	
	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag en langdurige
's-Hertogenbosch	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag
Breda	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag
Delft	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag
Eindhoven	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag
Tilburg	Vrachtauto's	< Euro 4	Dag
Maastricht	Vracht en bestelauto		Dag
Rijswijk	Vrachtauto's		Dag

Note: het betreft in alle gevallen dieselmotoren, tenzij anders aangegeven

Kaart milieuzone Amsterdam



EFFECTIEF

Milieuzones zijn niet onomstreden en onderzoek toont aan dat het niet de totaaloplossing is, maar dat het een goed onderdeel kan zijn van een reeks maatregelen. Dat wordt onderschreven door de milieuzone in Utrecht, waarbij wordt aangegeven dat er ook op provinciaal en landelijk niveau gekeken moet worden³.

Het effect van milieuzones is meetbaar en dat laat het rapport van TNO uit 2016 ook zien:

***TNO 2016:** “Een vergelijking met gemeten concentraties op vergelijkbare locaties in Amsterdam en Rotterdam, waar geen milieuzone voor personen- en bestelverkeer van kracht was, laat zien dat in deze steden de EC-concentratie in veel kleinere mate is afgenomen dan in Utrecht⁴.”*

Er komt steeds meer kennis beschikbaar over de effecten van milieuzones. Zie bijvoorbeeld de maatregel tot het invoeren van een milieuzone voor touringcars in Amsterdam:

***TNO 2017 Aanvulling op TNO rapport 2015 m.b.t. effecten milieuzone touringcars:** “Hieruit volgt dat invoering van de milieuzone voor touringcars in 2018 zal leiden tot een reductie van ongeveer 0,04 µg/m³ en 0,01 µg/m³ van respectievelijk de NO₂- en PM₁₀-concentratie op de Weesperstraat⁵.”*

De Joaquin's Decision Support Tool⁶ onderschrijft een “milieuzone of lage emissie zone”, als middel om luchtkwaliteit te verbeteren, ook met de score “Goed”. Hierbij melden ze het volgende:

Een milieuzone kan emissie verminderen en daarmee de lokale luchtkwaliteit verbeteren. Wanneer toegepast in dichtbevolkte stedelijke gebieden, valt te verwachten dat de verminderde blootstelling leidt tot voordelen voor de gezondheid. Wanneer een zone is ingesteld, kan deze strenger worden gemaakt, uitgebreid of verbeterd worden om specifieke vervuiling terug te dringen (b.v. fijnstof of NO₂). Er zijn veel voorbeelden van succesvolle milieuzones om van te leren. Daardoor zijn vroegere nadelen van het instellen van een milieuzone (b.v. langdurig invoertraject, kosten en praktische handhaving) op dit moment minder belemmerend. Een milieuzone kan goed gecombineerd worden met veel andere maatregelen en kan deze ook versterken⁷.

³ <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1716483/is-de-utrechtse-milieuzone-nog-houdbaar.html>

⁴ <https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2016/5/effect-milieuzone-utrecht-minder-fijnstofuitstoot-maar-bijdrage-aan-verbeterde-luchtkwaliteit-vooralsnog-niet-aangetoond/>

⁵ <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone/besluitvorming/>

⁶ Het Joaquin Decision Support Tool werd ontwikkeld om beleidsvormers en hun medewerkers, zoals ambtenaren, te helpen bij de keuze van de meest geschikte maatregelen om hun eigen lokale verkeersbeleid inzake luchtkwaliteit te verbeteren.

⁷ <http://www.joaquin.eu/Knowledge/Decision-Support-Tool/page.aspx/121>

COMPENSATIE

Veel gemeentes die zijn aangesloten bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) passen een vorm van compensatie toe. Het gaat hierbij echter om een “niet-juridische verplichting”⁸, waarbij gekeken wordt naar “verduurzaming van de stedelijke distributie en daarmee een daadwerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit”, aldus toenmalig staatssecretaris Sharon Dijksma.

Compensatie vindt ook veelal alleen plaats voor gedupeerden die direct de verblijfplaats hebben in het gebied waar de milieuzone van kracht is. Men ziet dat hierbij ook gebruik gemaakt kan worden van ontheffingen om de overgang te versoepelen en niet over te gaan tot compensatie in financiële zin.

DRAAGVLAK

I&O Research heeft in januari 2018 onder inwoners van de twintig grootste gemeenten het onderzoek “Lokaal beleid mobiliteit en ruimte in de stad”⁹ uitgevoerd. Kijkend naar de Noord-Holland gemeentes, zien we dat bij de stelling “Vervuilende auto’s mogen de binnenstad niet meer in” in Amsterdam 89%, Zaandam 75% en Haarlem 65% van de respondenten vóór de stelling is.

LANDELIJK

In het regeerakkoord tussen VVD, CDA, D66 en ChristenUnie staat:

Door het instellen van een milieuzone en het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto’s hebben gemeenten instrumenten om de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. Wel zal (net als in Duitsland) één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones worden ingevoerd zodat automobilisten in elke gemeente de regels snappen. De bestaande maximumsnelheden blijven in stand, waarbij de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend zijn.

⁸

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2016/11/08/reactie-op-motie-van-helvert-over-compensatieregeling-milieuzonering/reactie-op-motie-van-helvert-over-compensatieregeling-milieuzonering.pdf>

⁹ [https://www.rtlz.nl/sites/default/files/content/documents/2018/03/01/BMILMOBI - Draagvlak voor stedelijk beleid mobiliteit en ruimte in de st. 002.pdf](https://www.rtlz.nl/sites/default/files/content/documents/2018/03/01/BMILMOBI_-_Draagvlak_voor_stedelijk_beleid_mobiliteit_en_ruimte_in_de_st._002.pdf)

KANSEN VOOR PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Kijkend naar de definitie van een milieuzone spreekt men niet over gemeentelijke wegen, maar vooral over binnenstedelijke wegen. Dat lijkt ook logisch. Het doel van een milieuzone is om de luchtkwaliteit te verbeteren, ongeacht wie de wegbeheerder is. Landelijk is er ook een oproep tot een eenduidig systeem.

De provincie kan een faciliterende rol hebben in de afstemming. Er zou provinciebreed gekeken kunnen worden naar een totaalzone, maar het meest voor de hand ligt om de focus te leggen op de MRA, aangevuld met de omliggende gebieden en plaatsen waar de leefbaarheid onder druk staat.

Daarnaast heeft de provincie zelf ook provinciale wegen die binnenstedelijk zijn en die problemen ondervinden met de luchtkwaliteit. Een afweging tot invoering van zones op luchtkwaliteit gevoelige plekken, of in gebieden die bestaande milieuzones versterken, behoort tot de mogelijkheden.