



# Invoering van een milieuzone of nul- emissiezone

11 oktober 2022

# Voorstellen

- Robert Motshagen
- Zelfstandig adviseur (alleen overheden)
- Projectleider:
  - Milieuzone brom- en snorfietsen Den Haag (2019)
  - Milieuzone personen- en bestelauto's Den Haag (2019)
  - Aanscherping milieuzone vracht en touringcars 2022 Den Haag (2021)
  - Handhaving milieuzones brom- en snorfietsen Amsterdam (2018)
  - Aanscherping milieuzone vracht en touringcars 2022 Amsterdam (2021-heden)
  - Projectleider invoering nul-emissiezones Amsterdam (bestel en vracht; brom- en snorfietsen; touringcars; taxi's)
- Graag vragen achteraf, de ppt duurt ongeveer 20-30 min.

# Inhoud van presentatie

- Doelen milieuzone en nul-emissiezone
- Harmonisatie milieuzone en nul-emissiezone
- Effecten van milieuzone
- Ontheffingenbeleid
- Handhaving (w.o. buitenlandse voertuigen)
- Budget/menskracht/backoffice
- Ervaringen invoering milieuzones
- Invoering milieuzone en nul-emissiezone

# Belangrijkste doelen milieuzone en NE-zone

- Milieuzone: vooral luchtkwaliteit (NO<sub>x</sub>; NO<sub>2</sub> en PM (fijn stof)) maar ook geluid en benzeen (bij brom- en snorfietsen)  
De meeste gemeenten hebben MZ vracht; enkele gemeenten ook personen & bestel en autobussen
- Door harmonisatie (2019) is het toegangsregime opgenomen in het RVV (wegenverkeerswet) -> alle toegangsregimes bij gemeenten zijn gelijk.  
Gemeente mag wel later invoeren. Dus NE-zone mag ook in 2026, maar niet eerder dan 1-1-2025.

# Milieuzones harmonisatie (2019)

- Personen en bestelauto's: diesel emissieklasse 4 en hoger toegestaan (nu ca. 17 jaar oud)
- Vanaf 1-1-2025 personenauto's diesel emissieklasse 5 en hoger toegestaan (dan ca. 15 jaar oud) (mag hoeft niet)
- Milieuzone vracht: emissieklasse 6 en hoger toegestaan (nu ca. 0-9 jaar oud)
- Milieuzone touringcars: emissieklasse 6 en hoger toegestaan (nu ca. 0-9 jaar oud)
- Taxi: jonger dan 2009
- Milieuzone brom- en snorfietsen niet onder harmonisatie



ZONE  
Milieu  
zone

diesel  
toegestaan  
4 en hoger

toegestaan  
4 en hoger

toegestaan  
taxi  
2009  
en jonger

Gemeente  
Amsterdam

# Harmonisatie: Nul-emissiezone vanaf 2025 voor bestel- en vrachtverkeer

- Bestel:
  - Alle nieuwe voertuigen nul-emissie
  - Emissieklasse 5 tot 1-1-2027 (diesel, maar ook benzine, LPG en aardgas)
  - Emissieklasse 6 tot 1-1-2028 (diesel, maar ook benzine, LPG en aardgas)
- Vracht:
  - Alle nieuwe voertuigen nul-emissie
  - Bakwagens die op 1-1-2025 nog geen 5 jaar oud zijn, toegang tot 2030
  - Trekkers die op 1-1-2025 nog geen 8 jaar oud zijn, toegang tot 2030

ZE 2025



# Effecten van milieuzone

- Milieuzone is een van de sterkste/meest effectieve instrumenten om de luchtkwaliteit te verbeteren
- In absolute zin neemt het effect af, omdat het wagenpark autonoom schoner wordt  
Van emissieklasse 3 naar ekl 4 (2016) heeft absoluut gezien meer effect dan van ekl 5 naar ekl 6.  
Toch blijft milieuzone een van de beste instrumenten om de luchtkwaliteit te verbeteren



# Voorbeeld Den Haag

- Milieuzone voor personen-, dieselloortuigen (ekl 3 en lager) en vrachtverkeer (ekl 5 en lager):
  - Elementair koolstof: 4-10% lagere concentraties
  - NO<sub>2</sub> tot 4% minder
  - Milieuzone vrachtverkeer zorgt daarbinnen voor grootste afname
- De getallen blijven absoluut gezien laag
- Er is geen veilige waarde voor de volksgezondheid

# Effecten en grenswaarden

- Iedere gemeente haalt nu de grenswaarden voor fijnstof en stikstofoxiden (na jaren derogatie/uitstel)
- De nieuwe WHO-normen ( $\approx$ halvering van de huidige grenswaarden) worden niet gehaald
- Die worden overigens ook niet gehaald met een milieuzone of nul-emissiezone
- Europa studeert nog op gevolgen voor de lidstaten

# Effecten; uitstralingseffect en waterbedeffect

- Is erg lokaal bepaald
- Uitstralingseffect (+): gebieden buiten de milieuzone worden ook schoner. In Amsterdam IJburg en Nieuw-West 20-60 %
- Waterbedeffect (-): de viezere voertuigen rijden om de milieuzone heen.
  - In Amsterdam 0 % (want groot gebied waar je toch al niet doorheen gaat)
  - In Den Haag “niet aannemelijk” omdat er al een verkeerscirculatieplan is dat doorgaand verkeer in het centrum weert

# Ontheffingenbeleid milieuzone

- Vrijstelling voor:
  - Oldtimers
  - Gehandicaptenvoertuigen
  - Bijzondere voertuigen mogen maximaal 13 jaar oud zijn
- Dit is landelijk geregeld, gemeenten mogen hier niet van afwijken
- Lokaal:
  - Dagontheffingen
  - Lange levertijd
  - Dreigend faillissement
  - Hardheid

# Handhaving milieuzone en NE-zone

- Met ANPR (kentekenscanners/camera's)
- Kenteken wordt opgevraagd bij RDW en bij lokale ontheffingendatabases
- Software is relatief eenvoudig omdat we dit al gedaan hebben
- BOA's moeten beelden controleren
- Boetes gaan naar het Rijk (nu: bestel € 109,-; vracht € 259,-)
  
- Kosten bedragen ongeveer €500.000 voor 10 camera's voor 5 jaar (lease)

# Buitenlandse voertuigen

- Is en blijft een probleem
- Automatisch via ANPR kan niet. België binnenkort wel
- BOA's of politie kan wel!
- In Amsterdam gaan we buitenlandse touringcars controleren met BOA's (motoren en op standplaatsen): op kentekenbewijs staat euroklasse (emissieklasse) of bouwjaar  
Boetes zijn lastig, maar wegsturen mag wel

# Budget en menskracht invoering MZ of NE

- Aanbesteding ANPR
- Menskracht: team !
  - Projectleider
  - Communicatie
  - Handhaving
  - Vergunningverlening
  - ICT
  - Openbare ruimte
  - Inkoop en aanbesteding
  - Juridische zaken
- Als alles extern: 50-100 K
- Daarnaast nog budget voor borden

# Backoffice

- Sowieso bij algemeen informatienummer
- Sommige vragen via 2<sup>e</sup> lijn
- Maak gebruik van andere gemeenten en Rijkscampagne
  
- Menskracht vooral nodig voor ontheffingverlening en handhaving  
(In Amsterdam ca 1-4 fte, in Den Haag 1-2 fte, in Haarlem 0,4 fte)



# Ervaringen 1/2

- Niet getroffen mensen vinden het een goede maatregel (gezondheid, milieu, luchtkwaliteit en klimaat)  
Bij invoering milieuzone 2020 (bestel en personenauto's) in Amsterdam, kwamen 234 zienswijzen binnen. Dat is weinig.  
35 % van de mensen diende een instemmende zienswijze in. Dat is ongekend veel.
- Getroffen mensen zien vaak de bui al hangen en passen hun gedrag aan
- Met een milieuzone of NE-zone “pakken” we minder goed lopende bedrijven
- Speciale aandacht voor groepen die we als gemeente niet goed weten te bereiken

# Ervaringen 2/2

- Zo vroeg mogelijk communiceren is van groot belang voor het draagvlak (aankondigingsbrieven, nieuwsberichten, social media, etc)
- Meestal wordt uitgebreidere zienswijze gebruikt vanwege draagvlak maar ook juridische houdbaarheid (belangenafweging)
  - Concept verkeersbesluit en korte schets ontheffingenbeleid
  - Iedereen kan daar zienswijze op indienen
  - Nota van beantwoording
  - Definitief verkeersbesluit
- Minimaal een half jaar doorlooptijd
- Tegenhanger is de verkorte procedure (verkeersbesluit waartegen bezwaar mogelijk is; duurt enkele maanden, maar je moet eerder communiceren/aankondigen)

# Ervaringen MKB (1/2)

- Benaderen MKB is lastig maar belangrijk
- Dat doen we meestal via en met lokale branchepartijen, maar ook naar bedrijvenverenigingen en informatieavonden
- Veel gehoorde geluiden;
  - Mijn vrachtwagen/bestelbus is een stuk gereedschap dat ik nodig heb en het voertuig doet het nog prima
  - Laat ons ondernemen;  
Door corona, dieselprijs, inflatie, personeelsgebrek, internet-winkelen, hoge huurprijzen, materialentekort, .... hebben we het al moeilijk
  - Dan kom ik niet meer in Amsterdam/Den Haag/Haarlem
  - Tegelijkertijd zijn ondernemers ook moeder/vader/oma/opa die het beste voor hun (klein)kinderen willen

# Ervaringen MKB (2/2)

- Sterke behoefte aan perspectief / praktische oplossingsrichting (hoe pas ik mijn bedrijfsvoering aan? )
- Daar moet de gemeente samen met branche partijen een oplossingsrichting voor bieden
- Dit kost veel tijd, maar is wel nodig

# Milieuzone en nul-emissiezone

- Raad heeft op 23 februari 2022 besloten om per 1-1-2025 een nul-emissiezone in te voeren (vracht en bestel)
- Milieuzone vracht (emissieklasse 6 toegestaan); als je nú begint met voorbereidingen op zijn vroegst per Q3/Q4 2023 een milieuzone (voorwaarde is verkorte procedure)

# Consequenties van nu milieuzone invoeren (1/2)

- Emissieklasse 6 vrachtwagens hebben per Q3/Q4-2023 allemaal toegang
- Een jaar later (NE-zone per 1-1-2025) de oude Emissieklasse 6 voertuigen niet meer (bakwagens 5 jaar oud en trekkers 8 jaar oud)

-> Dat is een krappe gewenningsperiode

- Twee procedures kort na elkaar:
  - Verkeersbesluit (verkorte procedure) Q1 2023 (alleen vracht) met invoering per Q3/Q4 2023
  - Zienswijzeprocedure voor NE-zone per Q4 2023 (vracht en bestel)

# Consequenties van nu milieuzone invoeren (2/2)

- Het ontheffingenbeleid voor MZ en NE-zone loopt niet helemaal synchron
- De wijze van aanvragen is anders (MZ alles lokaal; NE-zone meeste via Centraal Loket)
- Door de milieuzone gaan emissieklasse 5 eigenaren een emissieklasse 6 truck kopen, terwijl die nog maar 5 jaar toegang heeft (tot 2030)  
Beter is een uitstootvrije truck maar de vraag is of die voldoende beschikbaar zijn in 2023-2024
- Er lopen twee communicatietrajecten door elkaar: invoering mz vracht en invoering NE-zone per 2025. Beide campagnes moeten per Q1 2023 starten
- Ambtelijke belasting is nogal hoog. Alle menskracht nu vooral op invoering NE-zone 2025
- Voordeel is natuurlijk wel dat de luchtkwaliteit een jaar eerder verbetert



vragen?