

Annotatie BO Milieuzones 28 juni 2018

26 JUNI 2018 5.1, 2, e UTRECHT) 5.1, 2, e (VNG)

IN DEZE ANNOTATIE ZIJN DE VOOR AMSTERDAM MEEST RELEVANTE ZAKEN GEEL GEMARKEERD

A. Praktische informatie

Datum, tijdstip	28 juni, 16.00-17.00 uur
Locatie	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Achtervang	5.1, 2, e @vng.nl/5.1, 2, e

B. Deelnemers

<i>Aanmeldingen</i>		
Gemeente	Wethouder	Partij
Amersfoort	Hans Buijtelaar	VVD
Maastricht	Gert Jan Krabbendam	GL
Dordrecht/ namens VNG	Rik van der Linden	CU/SGP
Utrecht	Victor Everhardt	D66
Amsterdam	Sharon Dijksma	PvdA
Nijmegen	Harriet Tiemens	GL
Delft	Stephan Brandligt	GL
Haarlem	Cora Yfke Sikkema	GL
Den Haag	Liesbeth van Tongeren	GL
Arnhem	Roeland van der Zee	VVD
Den Bosch, namens B5	Ufuk Kahya	GL
Rotterdam	Ambtelijk via Hetty van Rijk	nvt
Staatssecretaris Ministerie I&W	Stientje van Veldhoven	D66
<i>Afmeldingen</i>		
Rotterdam	Adriaan Visser	D66
Tilburg	Mario Jacobs	GL
Breda	Boaz Adank	VVD

c. Kernpunten

Algemeen

- Voorstel van het Ministerie voor harmonisatie milieuzones is niet vooraf gedeeld maar zal tijdens het BO worden toegelicht
- Voorstel vanuit de gemeenten, op initiatief van de G4 wordt daarmee door Ministerie niet 1 op 1 overgenomen. Dit voorstel is ambitieuzer dan het voorstel van het Ministerie
- Waarschijnlijk door druk vanuit de Kamer (VVD, CDA) ingeleverd in ambitie
- Vraag daarbij is wel, wat de reikwijdte van centrale zeggenschap is bij deze –uiteindelijk- lokale afweging en decentrale implementatie
- Het G4 voorstel sluit in ambitie aan bij de doelstellingen, opgenomen in het KEA en biedt voldoende mogelijkheid om de verschillende ambities van de gemeenten te ondersteunen. Daarnaast is het een doorgroeimodel wat bijdraagt in het duidelijk maken van de koers van de gemeente aan haar burgers bij de aanschaf van een nieuw voertuig.
- Belangrijk om als gemeenten dezelfde lijn uit te dragen
- In te zetten op een uitkomst uit het BO dat de richtinggevende uitspraak wordt gedaan dat het kleuren codificatie model (conform Duitse voorbeeld) omarmd wordt door een ieder, met het verzoek dit verder uit te werken. Dat het tevens van belang is dat gemeenten daarbij in het model hun ambitie kwijt kunnen en dat de begrijpelijkheid voor de weggebruiker voorop staat.

d. Inhoudelijke Argumentatie

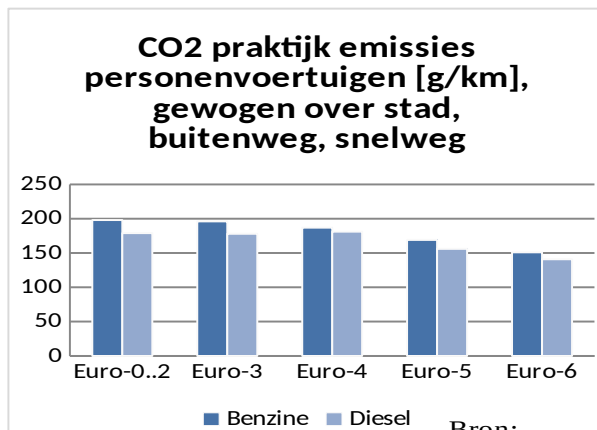
Belangrijkste punten voor gemeenten:

- Harmonisatie volgens kleurenmodel waaronder verschillende voertuig categorieën en brandstofsoorten zijn gebracht
- Dit geeft helderheid bij de weggebruiker als men langs een milieuzone bord rijdt welke kleur en dus welke categorie daarbij hoort
- Daarnaast geeft het doorgroeimodel met uiterste ambitie de Zero emissie zone, duidelijkheid aan weggebruikers en ondernemers om bij de aanschaf van voertuigen rekening te houden waar de gemeente naar toe wil groeien
- Harmonisatie vanaf 2022 volgens indeling in bijlage met voorgestelde vervoerscategorieën en in principe geldend voor alle brandstoffen
- Voorstel is om de categorieën aan elkaar te koppelen met ontheffingsmogelijkheid. Dit geeft gemeenten meer beleidsvrijheid. Verwachting is dat de gemeenten hiermee akkoord gaan.

Belangrijkste discussiepunten met het Rijk:

- Rijk wil voor harmonisatie milieuzones uiterlijk in 2022 dezelfde eisen aan milieuzones stellen, daarbij zit geen groeimodel in ambitie onder de kapstok van de KEA. Verder verscherping milieuzones naar bijvoorbeeld Euro 5/6 acht men onwenselijk

- Zero emissie zone wil het Rijk enkel mogelijk maken voor vracht- en bestelverkeer. Gemeenten willen de beleidsvrijheid om de zero emissie zone ook voor andere voertuig categorieën mogelijk te maken.
- De harmonisatie van milieuzones richt het Rijk op luchtkwaliteit, daar waar gemeenten dit ook willen koppelen aan het KEA en daarmee aan CO2 reductie. Daardoor ontstaat er verschil in standpunt over benzine voertuigen. Om de KEA doelstellingen te kunnen halen is het uitbreiden van de milieuzones met benzine noodzakelijk. Benzineauto's stoten meer CO2 uit dan dieselauto's (zie afbeelding TNO hieronder). In Duitsland is om die reden benzine ook opgenomen in de classificatie van milieuzones.



Bron:
TNO
rapport
2014
R11133

Benzineauto's stoten meer CO₂ uit dan dieselauto

Zie bijlagen voor een overzicht van de inhoudelijke overeenstemming en verschillen tussen de (deelnemende)gemeenten en een overzicht van het gemeentelijke voorstel voor milieuzones.



Bijlagen

Voorstel G4/gemeenten milieuzones toegangsregimes

Tabel 1 Voorgestelde milieuzones

	Personenauto		Bestelauto		Vrachtauto	Touringcar
	Diesel	Benzine	Diesel	Benzine	Diesel	Diesel
Zero Emissie	Vanaf 2020 mogelijk maken		Vanaf 2020 mogelijk maken		Vanaf 2020 mogelijk maken	NVT
Blauw	Minimaal Euro 5 (DET 1-1-2011)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro 5 (DET 1-1-2011)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro VI	Minimaal Euro VI
Groen	Minimaal Euro 4 (DET 1-1-2006)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro 4 (DET 1-1-2006)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro VI	Minimaal Euro VI
Geel	Minimaal Euro 3 (DET va 1-1-2001)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro 3 (DET va 1-1-2001)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro IV	Minimaal Euro IV

Hier kan groen uiterlijk in 2022 ingevoerd zijn in gemeenten die milieuzone willen en bijvoorbeeld blauw vanaf een bepaald tijdstip mogelijk (bijv. 2025)

Nb: Verkeersbord C7 blijft mogelijk voor specifieke logistieke gebieden zoals die in Delft en de Euro VI-zone in de Maasvlakte.

In Duitsland wordt momenteel gewerkt met milieuzones die vergelijkbaar zijn met de voorgestelde toegangsregimes (tabel 2).

Nb. De kleuren komen overeen met het Duitse systeem, maar dit is een Nederlandse vertaling op basis van het huidige systeem. Het verschil zit met name in vracht, daar gaan wij verder dan Duitsland.

Tabel 2 Indeling volgens Duitse milieuzones

	Personenauto		Bestelauto		Vrachtauto	Touringcar
	Diesel	Benzine	Diesel	Benzine	Diesel	Diesel
Blauw	Minimaal Euro 6 (DET 1-9-2014)	Minimaal Euro 3 (DET van 1-1-2001)	Minimaal Euro 6 (DET 1-9-2015)	Minimaal Euro 3 (DET van 1-1-2001)	Minimaal Euro VI	Minimaal Euro VI
Groen	Minimaal Euro 4 (DET 1-1-2006)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro 4 (DET 1-1-2006)	Minimaal Euro 1 (DET van 1-7-1992)	Minimaal Euro IV	Minimaal Euro IV
Geel	Minimaal Euro 3 (DET va 1-1-2001)		Minimaal Euro 3 (DET va 1-1-2001)		Minimaal Euro III	Minimaal Euro III

		
C22a: milieuzone	C6: geslotenverklaring (met onderbord)	C7: geslotenverklaring

Inhoudelijke overeenstemming gemeenten:

1. Het toegangsregime overal baseren op emissie-/Euroklasse en niet op Datum Eerste Toelating (DET).
2. Milieuzones instellen met één uniform bord en daarvoor het bestaande bord C22a gebruiken.
3. De mogelijkheid creëren tot instellen van Zero Emissie-zones, met behulp van een nieuw, uniform ZE-bord.
 - o Voertuigcategorieën die onder het milieuzonebord en ZE-bord vallen:
 - a. personenauto (M1);
 - b. bestelauto (N1);

c. vrachtauto (N2+N3)

d. touringcars;

OV-bussen (M2+M3) vallen niet onder het ZE-bord. ZE-bus is (veel) beter te regelen via de concessies en individuele afspraken.

o Brandstoffen die onder het milieuzonebord vallen (in principe: alle brandstoffen):

e. Diesel;

f. Benzine. LPG, CNG, LNG, Hybride vallen onder benzine.

Biobrandstoffen buiten de milieuzone discussie houden:

- gebruik daarvan valt immers niet te controleren en ze vallen alle onder de emissieklasse Euro 6/VI;

- is t.a.v. uitstoot NOx, PM10, EC niet automatisch even goed als klassieke brandstoffen;

- er is veel discussie over 'goede' en 'slechte' biobrandstoffen, deze discussie moet landelijk in andere gremia worden gevoerd.

4. Gemeenten hebben beleidsvrijheid om te kiezen voor een 'kleur' milieuzone (naar Duits voorbeeld: zie de tabel hieronder). Die zone geldt dan voor alle categorieën voertuigen met de criteria zoals die horen bij die kleur. De achtergrond van het zone-bord C22a krijgt de kleur van het toegangsregiem waarvoor gekozen wordt.

- Groen is uiterlijk in 2022 ingevoerd bij gemeenten met een milieuzone, blauw vanaf een nader te bepalen tijdstip (bijvoorbeeld 2025?)

- Hierop zijn twee uitzonderingen:

- a. gemeenten die alleen een milieuzone Vracht willen, kunnen die instellen door een kleur te kiezen met de gewenste toegangseis voor vracht (Euro IV of Euro VI) en een onderbord met 'geldt alleen voor vrachtauto's' (oid);

- b. Gemeenten die (ook) een milieuzone voor bussen willen, kunnen dat instellen door een onderbord toe te voegen.

5. Inrichting landelijk portaal over milieuzones. In eerste instantie alleen informatievoorziening, later ook voor ontheffingen. Zo'n portaal bestaat reeds voor vracht (www.milieuzones.nl).

6. Uiterlijk in 2022 moeten milieuzones geharmoniseerd zijn.

Dit alles als opstap naar Zero emissie en KEA; toegangsregiem kan verder uitgewerkt worden van Euro 4/IV naar Zero emissie in de periode 2020 en later. Focus is alle brandstoffen uitfaseren naar ZE indien de betreffende gemeente die ambitie heeft. Dit model maakt het mogelijk die verschillende ambities te ondersteunen.

Inhoudelijke verschillen tussen gemeenten:

Huidige stand van zaken per gemeente op basis van een ambtelijke belronde:

Gemeente	Stand van zaken
Amsterdam	Heeft nu milieuzone voor diesel bestel, DET 01-01-2000, en brom- en snorfietzen

	DET 01-01-2011. Wil koppeling tussen auto en bestel, maar ze willen (voorlopig) bestel niet verder aanscherpen → werken met ontheffingen. Mz vracht
Rotterdam	Heeft milieuzone bestel en personenauto's, diesel DET 01-01-2001, benzine DET 01-07-1992 (op dit moment discussie over wel/geen handhaving op benzine) Mz vracht
Utrecht	Milieuzone personen en bestel, diesel, 01-01-2001. Mz vracht
Den Haag	Hebben alleen milieuzone vracht, onderzoekt de invoering van een milieuzone voor personenauto's en bestel. Hebben een convenant gesloten met marktpartijen waarin milieuzone bestel mogelijk is. Ontheffing is mogelijk
Arnhem	2019 milieuzone auto voor Euro 3 diesel, geen bestel. Mz vracht
Maastricht	Heeft nu een milieuzone voor vracht. Willen invoering van een milieuzone voor auto's, bestelauto's en vracht in de binnenstad. Aangezien de handhaving van buitenlands verkeer niet goed geregeld is wordt nu uitgegaan van het Duitse model (incl. sticker), aanpassing mogelijk indien handhaving buitenlands verkeer landelijk beter geregeld wordt.. Hierbij wordt uitgegaan van de toelatingseis euro 4 voor al het verkeer. Definitief besluit eind 2018.
Tilburg	Heeft alleen een milieuzone voor vracht, geen plannen voor auto's en bestel. Wel ZE in 2025 bestel en vracht
Eindhoven	Heeft nu milieuzone vracht. Wil toewerken naar ZE, zonder milieuzone.
Amersfoort	Zet in op schone mobiliteit
Haarlem	Onderzoekt invoering milieuzone
Delft	Mz vracht

N.B. Alle gemeenten behalve Eindhoven hebben de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ondertekend.

Sommige gemeenten willen geen koppeling tussen de voertuigcategorieën (met name personenauto's en bestel). Mogelijke oplossing is om wél een koppeling te maken, en de voertuigcategorieën waarvoor de milieuzone niet geldt te ontheffen. Daar lijken alle gemeenten wel iets voor te voelen.

Gemeente	Standpunt
Amsterdam	Wil niet uitbreiden naar personenauto's, maar kan werken met ontheffingen
Rotterdam	Vervolg onduidelijk, is nog onderdeel van onderhandelingen
Den Haag	Hebben alleen milieuzone vracht, willen voorsnog geen milieuzone voor personenauto's en bestel invoeren. Hebben een

	convenant gesloten met marktpartijen waarin milieuzone bestel mogelijk is. Ontheffing is mogelijk.
Arnhem	2019 start milieuzone auto (euro 3 diesel), geen bestel. Ze zijn niet tegen de koppeling, willen per 2020 evt ook bestel invoeren
Maastricht	Zie opmerkingen hierboven.
Tilburg	Heeft alleen een milieuzone voor vracht, geen plannen voor auto's en bestel. Dus ook geen mening over koppeling.
Eindhoven	Heeft nu milieuzone vracht. Wil toewerken naar ZE, zonder milieuzone. Dus ook geen mening over koppeling.

Uitfasering benzine. De gemeente Utrecht wil benzine uitfaseren, Rotterdam voert opnieuw de zone voor benzine in. Daar is politiek op dit moment discussie wel/niet hierop te handhaven. Het Rijk alleen inzetten op diesel. Alle gemeenten behalve Utrecht willen op dit moment alleen Euro 0 verbieden.

Maastricht wil handhaving op basis van Duitse stickers. Dit is alleen het geval wanneer het handhaven van Duitse voertuigen niet mogelijk is. Wanneer dit goed geregeld is is een andere vorm van handhaving bespreekbaar. Doel van het genomen besluit is niet het Duitse vignetsysteem, maar het beperken van de hoeveelheid buitenlandse voertuigen die voor handhaving staande moeten worden gehouden., alle andere gemeenten willen handhaven met camera's. Voorstel aan Maastricht dat zij de Nederlandse voertuigen controleren met camera's, en de buitenlandse met stickers. Dit mag zover wij weten juridisch niet aangezien je aan buitenlandse voertuigen geen andere eisen mag opleggen dan Nederlandse.