

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. P.J.J. Tromp en P.J. Möllers
Telefoon 5114633
E-mail: ptromp@haarlem.nl
SB/Mil Reg.nr. SB/Mil/2007/985
Te kopiëren: A
B & W-vergadering van 15 mei 2007

## Onderwerp

Voortgang haalbaarheid invoering milieuzone en efficiëntere bevoorrading binnenstad Haarlem.

## Bestuurlijke context

Wat betreft de luchtkwaliteit wordt in Haarlem – net als in vergelijkbare steden – op een aantal wegvakken niet voldaan aan alle grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Ondanks dat de gemeente Haarlem de afgelopen jaren verschillende maatregelen – zoals bijvoorbeeld verbetering doorstroming verkeer, stimulering fietsgebruik, stimulering gebruik Openbaar Vervoer en stimulering schone aardgasvoertuigen - heeft genomen die een positieve uitwerking hebben op de lokale luchtkwaliteit, zijn er aanvullende maatregelen noodzakelijk. Niet alleen vanuit de strikt wettelijke eisen, maar ook om het woon- en verblijfsklimaat gezonder te maken.

Een belangrijke aanvullende maatregel is het instellen van een milieuzone in (een deel van) de stad. Een milieuzone is een gebied binnen een gemeente waar een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen wordt gehanteerd, in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte emissies. Voor de landelijke totstandkoming van milieuzones in binnensteden hebben wij in maart 2006, samen met negen andere grote gemeenten, de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, en het bedrijfsleven het convenant, getiteld “Stimulering schone vrachtauto’s en milieuzonering” ondertekend. In het convenant is tevens vastgelegd dat de gemeenten samen met het bedrijfsleven zullen werken aan een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad.

Sinds de ondertekening van het convenant is er gewerkt aan het ontwikkelen van landelijke richtlijnen voor het instellen en handhaven van een milieuzone. Nu de landelijke richtlijnen vorm hebben gekregen zal de definitieve stap in de haalbaarheidsstudie naar de invoering van een milieuzone en een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad van Haarlem worden uitgevoerd.

In de bijlage is een meer uitgebreide beschrijving van de activiteiten weergegeven. De studie zal gezamenlijk worden uitgevoerd door het bureau Leefomgeving van de afdeling Milieu en het bureau Voorbereiding en Beleid van de afdeling Verkeer en Vervoer. Verwacht wordt dat de haalbaarheidsstudie in september 2007 is afgerond.

Financiële paragraaf: De te besteden uren zijn onderdeel van de reguliere personeelsbegroting. De niet door subsidies afgedekte kosten van het bevoorradingsprofiel, ad. € 13.500,= (ex BTW), worden onttrokken aan het onderzoeksbudget (080301) van de afdeling Verkeer en Vervoer. De kosten van het kentekenonderzoek, ad. € 15.400,= (ex BTW), zullen ten laste komen van het product Bodem (100103) deelbudget gemeentelijk aandeel boven aandeel stadsvernieuwing van de afdeling Milieu.

Vanwege het algemene belang en eventuele politieke relevantie brengen wij ons besluit ter kennis van de commissie Beheer.

---

## B&W-besluit:

1. Het college stemt in met de voortgangsrapportage haalbaarheid invoering milieuzone en efficiëntere bevoorrading binnenstad Haarlem.
2. Financiële paragraaf: Voor het bevoorradingsprofiel wordt € 13.500,= (ex BTW) onttrokken aan het onderzoeksbudget (080301) van de afdeling Verkeer en Vervoer. De kosten van het kentekenonderzoek, ad. € 15.400,= (ex BTW), zullen ten laste komen van het product Bodem (100103) deelbudget gemeentelijk aandeel boven aandeel stadsvernieuwing.
3. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter informatie



# **VOORTGANG HAALBAARHEID INVOERING MILIEUZONE EN EFFICIENTERE BEVOORRADING BINNENSTAD HAARLEM.**

## **1. Inleiding.**

De luchtkwaliteit voldoet op veel plaatsen in Nederland niet aan Europese wettelijke normen. Vooral de grenswaarden voor fijn stof en voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) worden op veel plaatsen overschreden. Dit vormt zowel op nationaal niveau als op gemeentelijk niveau een groot probleem op de beleidsterreinen Milieu, Ruimtelijke Ordening en Verkeer. Voldoen aan de grenswaarden is naast een wettelijke plicht ook noodzakelijk vanwege risico's voor de volksgezondheid. Naast industrie vormt verkeersuitstoot de voornaamste bron van luchtverontreiniging. Het vereist grote, gezamenlijke inspanningen van *alle* overheidsniveaus (EU, Rijk en provincies/gemeenten) om de luchtkwaliteit voldoende te verbeteren.

In Haarlem wordt - net als in vergelijkbare steden – op een aantal wegvakken niet voldaan aan alle grenswaarden voor fijn stof en NO<sub>2</sub>. Een gemeente heeft de taak om, binnen de bevoegdheden, te zorgen voor een goede luchtkwaliteit. De gemeente Haarlem heeft haar beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit geformuleerd in het Concept Beleidsplan Luchtkwaliteit, waarvan de definitieve versie in het 2<sup>e</sup> kwartaal 2007 zal worden vastgesteld. De afgelopen jaren heeft de gemeente Haarlem binnen het reeds lopend beleid verschillende maatregelen genomen die een positieve uitwerking hebben op de lokale luchtkwaliteit. Zo zijn een groot aantal maatregelen van het Haarlems Verkeers- en VervoersPlan (HVVP), zoals verbetering doorstroming verkeer, stimulering fietsgebruik en stimulering gebruik openbaar vervoer, niet alleen gunstig voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de stad, maar ook voor de luchtkwaliteit. Daarnaast neemt de gemeente Haarlem reeds sinds 2001 het voortouw in het gebruik van schone voertuigen, door haar eigen wagenpark geleidelijk over te schakelen op aardgas. Sinds 2005 maakt de gemeente Haarlem zich hard voor de inzet van schone voertuigen in het openbaar vervoer. Als resultaat hiervan wordt het openbaar vervoer in het concessiegebied Haarlem/IJmond sinds 2006 uitgevoerd met 85 bussen en 45 taxi's op aardgas. Vanaf 2008 zal het openbaar vervoer in het concessiegebied Amstel- en Meerlanden, waarvan de Zuid Tangent deel uitmaakt, uitgevoerd worden met schone bussen die minimaal voldoen aan de Euro 5 emissienorm.

In aanvulling op bovengenoemde maatregelen zijn er verdere maatregelen noodzakelijk. Concrete voorstellen voor aanvullende maatregelen zullen worden uitgewerkt in het Concept Uitvoeringsplan Luchtkwaliteit, dat in samenhang met het Beleidsplan Luchtkwaliteit wordt opgesteld. Een belangrijke aanvullende maatregel is het instellen van een milieuzone in (een deel van) de stad. Een milieuzone is een gebied binnen een gemeente waar een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen wordt gehanteerd, in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder. De zone is verboden terrein voor voertuigen, die niet voldoen aan minimum emissie-eisen. Omdat met deze maatregel sterk-vervuilende voertuigen versneld uit het straatbeeld zullen verdwijnen, heeft het een positief effect op de luchtkwaliteit, niet alleen binnen de milieuzone maar ook op de aan- en afvoerroutes naar/van de milieuzone.

## **2. Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering.**

In maart 2006 hebben de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, samen met tien grote gemeenten en het bedrijfsleven, een convenant gesloten over het instellen van milieuzones in binnensteden. Omdat vrachtauto's, gemeten per voertuig, een grote bijdrage aan de luchtkwaliteitsproblematiek leveren, is in eerste instantie gekozen voor het hanteren van toelatingseisen voor vrachtwagens. Vandaar dat het convenant de titel "Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" heeft gekregen. Vanzelfsprekend kan het voertuigpark, waarop de milieuzonering van toepassing is, in de toekomst uitgebreid worden met bijvoorbeeld bestelauto's en/of personenauto's. Haarlem is één van de tien gemeenten die het convenant hebben ondertekend.

De andere gemeenten zijn: Delft, Eindhoven, Den Haag, Helmond, 's Hertogenbosch, Nijmegen, Tilburg, Rotterdam en Utrecht. Tevens hebben de volgende branche-organisaties van het bedrijfsleven ondertekend: EVO, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Transport en Logistiek Nederland (TLN). In het convenant is tevens vastgelegd dat de gemeenten samen met het bedrijfsleven zullen werken aan een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad.

### **3. Ontwikkeling landelijke richtlijnen instelling en handhaving milieuzones.**

Het convenant moet ertoe leiden dat in de 'milieuzones' van de deelnemende gemeenten alleen vrachtwagens worden toegelaten die voldoen aan verscherpte eisen voor de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en fijn stof. Sinds de ondertekening van het convenant is er gewerkt aan het ontwikkelen van landelijke richtlijnen voor het instellen en handhaven van een milieuzone.

Zo wordt er gewerkt aan een landelijk verkeersbord 'Milieuzone'; verwacht wordt dat het verkeersbord in de tweede helft van 2008 beschikbaar is. Tot die tijd wordt de grens van de milieuzone aangeduid door het plaatsen van het verbodsbord C7 (verbodsbord voor vrachtauto's). De plaatsing van het verbodsbord wordt geregeld in een Verkeersbesluit. Op basis van toegangscriteria worden ontheffingen verleend. In eerste instantie worden alleen nog vrachtauto's (massa > 3500 kilogram) toegelaten met minimaal een Euro 2 (verplicht voor nieuwe voertuigen vanaf eind 1996) of Euro 3-motor, die bovendien moeten zijn uitgerust met een gecertificeerd roetfilter. Ontheffing wordt verleend aan een aantal categorieën "bijzondere voertuigen", zoals kraanwagens, betonmolens, brandweerwagens en kolkenzuigers. Ook wordt ontheffing verleend voor Euro 2- en Euro 3-vrachtauto's waarvoor nog geen gecertificeerd roetfilter beschikbaar is op de markt. Ontheffingen worden landelijk geregeld via een Centrale Ontheffing Verleener (COV). De oprichtings- en exploitatiekosten voor de Centrale Ontheffing Verleener worden gedragen door het ministerie van VROM. De investering voor de gecertificeerde roetfilters wordt voor het overgrote gedeelte gedekt door een landelijke subsidieregeling.

Een gemeente kan zelf dagontheffingen uitgeven. Gestreefd wordt om de uitgifte van de dagontheffingen kostendekkend uit te voeren. Handhaving van de milieuzone kan plaatsvinden door de plaatsing van camera's bij de toegangswegen tot de milieuzone of door de inzet van Bijzondere Opsporings Ambtenaren (BOA's).

Vier gemeenten (Eindhoven, 's Hertogenbosch, Tilburg en Utrecht) hebben aangegeven dat ze de milieuzone per 1 juli 2007 zullen instellen. Omdat Haarlem de concrete invulling van landelijke richtlijnen voor het instellen en handhaven van een milieuzone wilde afwachten, is een ingangsdatum van 1 juli 2007 niet realiseerbaar voor de gemeente Haarlem. Het instellen van een milieuzone in Haarlem zal binnenkort besproken worden met Minister Cramer van VROM.

### **4. Belang en haalbaarheid milieuzone en efficiënte bevoorrading in Haarlem.**

Uit de rapportage luchtkwaliteit van de gemeente Haarlem blijkt dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en de norm voor het daggemiddelde van fijn stof op verschillende locaties in de stad overschreden worden. De mate van overschrijdingen noodzaken Haarlem maatregelen te treffen om de overschrijdingen op te heffen.

De wegvakken in Haarlem waar de hoogste overschrijdingen plaatsvinden zijn onderdeel van de volgende twee verkeersroutes:

- Prinsen Bolwerk – Kennemerplein – Staten Bolwerk
- Buitenrustlaan – Kamperlaan – Paviljoenslaan

Bij het instellen van een milieuzone in de Haarlemse binnenstad zullen bij voorkeur beide, maar ten minste één van bovengenoemde routes deel dienen uit te maken van de milieuzone. Van de twee

routes heeft de route Prinsen Bolwerk – Kennemerplein – Staten Bolwerk de hoogste prioriteit omdat langs deze route een grotere groep mensen (bewoners, fietsers en wandelaars) wordt blootgesteld aan de verkeersemisies. Tevens is deze route door de centrale ligging gemakkelijker onderdeel te maken van een milieuzone in de binnenstad.

Op basis van effectiviteit en praktische en financiële haalbaarheid zal handhaving van de milieuzone door plaatsing van camera's bij de toegangswegen tot de milieuzone vergeleken worden met de inzet van Bijzondere OpsporingsAmbtenaren (BOA's). De mogelijkheden en de kosten van de inzet van BOA's en de uitgifte van dagontheffingen zal besproken worden met de afdeling Veiligheid Handhaving en Toezicht (VHT).

Belangrijk is dat de verschillende belangenorganisaties (ondernemers, vervoerders, inwoners) betrokken worden bij het belang en de haalbaarheid van de invoering van een milieuzone – en de ontheffingsverlening en handhaving die daarmee gepaard gaan – in de binnenstad. Op grond van de huidige lokale luchtkwaliteit, in relatie tot de gestelde Europese normen, zal het belang van een milieuzone gecommuniceerd worden.

Zoals ook afgesproken in het convenant is het instellen van een milieuzone voor het vrachtverkeer een goed moment om de mogelijkheden voor een efficiëntere bevoorrading van de binnenstad te onderzoeken. Door efficiënte bevoorrading zal doorgaans het aantal vervoersbewegingen verminderen, wat bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit. Naast verbetering van de luchtkwaliteit moet efficiënte bevoorrading van de binnenstad leiden tot verbetering van de leefbaarheid (geluid, winkelklimaat) en de verkeerveiligheid (minder voertuigbewegingen). Daarnaast kan het ook leiden tot maatregelen die de ondernemers ten goede komen, zoals verruiming/verandering van de venstertijden en plaatselijk aanpassen van de straatinrichting. Dit zal extra draagvlak van vervoerders en ondernemers creëren voor het instellen van een milieuzone.

Als aanzet voor een efficiëntere bevoorrading zal de afdeling Verkeer en Vervoer - in overleg met de afdeling Beleid, sector SO, bureau Wonen, Economie en Monumenten (WEM) - een zogenaamd bevoorradingsprofiel van de binnenstad laten opstellen. Een bevoorradingsprofiel is een nulmeting die inzicht geeft in de goederenstromen van en naar de stad. Als onderdeel van het bevoorradingsprofiel zal een beperkt kentekenonderzoek van vrachtwagens worden uitgevoerd. Een kentekenonderzoek geeft niet alleen inzicht in de routes van het vrachtverkeer maar ook in het aantal en leeftijdsopbouw van de vrachtauto's. Op basis van het aantal vrachtauto's en de leeftijdsopbouw kan de bijdrage van het vrachtverkeer aan de lokale verkeersemisies worden berekend. De onderzoeken leveren ook gegevens op voor een verkeerscirculatieplan van de binnenstad.

Bij de diverse overlegorganen tussen gemeente en ondernemers en vervoerders zullen de afdelingen Milieu en Verkeer en Vervoer gezamenlijk de plannen voor het instellen van een milieuzone in de binnenstad en het opstellen van een bevoorradingsprofiel presenteren en bediscussiëren.

## **5. Projectbeheersing en tijdsplanning.**

Het project zal gezamenlijk worden uitgevoerd door de afdelingen Milieu en Verkeer en Vervoer. Verder zullen de afdelingen Veiligheid, Handhaving en Toezicht (VHT) en Economische Zaken worden betrokken bij de plannen. Tevens zal een klankbordgroep, bestaande uit belanghebbende organisaties, in het leven worden geroepen

De tijdsplanning van de verschillende onderdelen van de haalbaarheidsstudie is als volgt:

<u>Periode</u>	<u>Activiteit</u>
Mei-juni 2007	Overleg plannen met belanghebbenden.
Juni-juli 2007	Opstellen bevoorradingsprofiel.
Juni 2007	Kentekenonderzoek.
Augustus 2007	Berekening bijdrage vrachtverkeer.

September 2007

Afronding haalbaarheid invoering milieuzone en efficiëntere  
bevoorrading.

Indien de studie laat zien dat de invoering van een milieuzone effectief is en praktische en financieel mogelijk, dan zou een B&W besluit hierover in het 4e kwartaal 2007 genomen kunnen worden. Een daadwerkelijke implementatie van een milieuzone zou dan in het eerste kwartaal van 2008 mogelijk zijn.

De personeelbelasting in de haalbaarheidsfase ziet er als volgt uit:

Afdeling Milieu	300 uur
Afdeling Verkeer en Vervoer	100 uur
Afdeling Beleid, bureau WEM	p.m.
Afdeling Veiligheid Handhaving en Toezicht (VHT)	p.m.

## **6. Kosten.**

De uren van de medewerkers van de afdelingen Milieu en Verkeer en Vervoer tijdens de haalbaarheidsfase vallen onder de reguliere personeelsbegrotingen. Voor het uitvoeren van een bevoorradingsprofiel voor de binnenstad wordt subsidie verkregen van de Kamer van Koophandel en van Govera (Goederen Vervoer Randstad). De niet door subsidies afgedekte kosten van het bevoorradingsprofiel, ad. € 13.500,= (ex BTW), worden onttrokken aan het onderzoeksbudget (080301) van de afdeling Verkeer en Vervoer. De kosten van het kentekenonderzoek, ad. € 15.400,= (ex BTW), zullen ten laste komen van het product Bodem, deelbudget gemeentelijk aandeel boven aandeel stadsvernieuwing (100103) van de afdeling Milieu.