



Collegebesluit

Onderwerp: Haarlem intensiveert de reductie van uitstoot bestel- en vrachtauto's
BBV nr: 2016/567610

1. Inleiding

In juni 2015 is in het Actieplan bij de brief aan de Cie Beheer (2015/553113) opgenomen dat de haalbaarheid en wenselijkheid van een milieuzone voor bestel- en vrachtverkeer in Haarlem onderzocht wordt. Een milieuzone is een gebied waarbinnen alleen voertuigen worden toegelaten, die voldoen aan gestelde minimum emissie-eisen. Voor de beoordeling van de toepassing van een milieuzone worden een aantal algemeen geldende criteria gehanteerd. In de toelichting (bijlage 1) wordt hier nader op in gegaan. Zoals in deze nota wordt aangegeven, zit Haarlem al ruim onder de relevante wettelijke grenswaarden stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}). Aan de veel strengere advieswaarde voor de gezondheid van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijnstof wordt al bijna voldaan.

De activiteiten die vanuit de Green Deal-samenwerking in gang zijn gezet worden voortgezet, waaronder een kentekenonderzoek naar bestelauto's, dat gegevens oplevert om samen met partijen (verladers, leveranciers, omwonenden, bedrijven) gerichte acties te ontwikkelen.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. Dat Haarlem binnen de Green Deal-overeenkomst de inzet op reductie van uitstoot van bestel- en vrachtauto's verhoogt zonder milieuzone.
2. Jaarlijks te rapporteren op ontwikkelingen rond de uitstoot van fijnstof en roet in de gemeente Haarlem.
3. Dit besluit ter informatie aan de commissie Beheer te sturen.
4. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

3. Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat is om de ambitie van de Green Deal Stadslogistiek te bereiken, namelijk in 2025 zero emission. Om deze ambitie te bereiken is het niet nodig een milieuzone door te voeren. Deze geeft als middel t.o.v. van reeds lopende en in te zetten Green Deal-activiteiten geen meerwaarde of versnelling in de verduurzaming van bestel- en vrachtauto's.

4. Argumenten

Het besluit past in het ingezette beleid

De milieuzone heeft betrekking op beleidsveld 4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling.

De Green Deal-samenwerking leidt al tot verduurzamingsafspraken

Sinds oktober 2015 maakt Haarlem deel uit van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Vanuit deze samenwerking met bedrijven, vervoerders, verladers en bewoners is een duurzaam en eigentijds toegangsbeleid voor de binnenstad tot stand gekomen. Dit nieuwe toegangsbeleid voorziet in een pakket aan maatregelen om toe te werken naar verdere verduurzaming en in 2025 uitstootneutraal te zijn.

De meeste bestel- en vrachtauto's passen al binnen de eisen van een milieuzone

Uit globale verkenningen valt af te leiden dat het merendeel van de bestel- en vrachtauto's al aan de gangbare voorwaarden van een milieuzone voldoet. Het landelijke beeld is dat rond 80% van de bestel- en vrachtauto's al beschikt over een moderne motor (Euro 4 of hoger).

Haarlem intensificeert de reductie van uitstoot bestel- en vrachtauto's

Wij hebben geen reden te veronderstellen dat Haarlem afwijkt van het landelijke gemiddelde. Dit wordt ondersteund door een schouw die in december 2015 is gehouden, waarbij we hebben geconstateerd dat de landelijke trend ook voor Haarlem geldt. Bovendien gaat de transitie naar elektrische voertuigen sneller dan voorzien en is er sprake van een autonome ontwikkeling.

De uitstoot van fijnstof in Haarlem is beperkt

In Haarlem wordt al enkele jaren ruim voldaan aan de Europese grenswaarden. Naast deze Europese norm is er een veel lagere fijnstof advieswaarde geformuleerd door de Wereld Gezondheid Organisatie, welke voor Haarlem ambitie is. We zitten in het algemeen iets boven het niveau van deze advieswaarde. De overschrijding is echter beperkt en wordt bovendien door de achtergrondconcentratie gedomineerd, waarop een milieuzone geen invloed heeft. Deze achtergrondwaarde is opgebouwd uit een reeks factoren, inclusief bronnen over grote afstanden, en kan nauwelijks beïnvloedt worden door lokaal beleid. De rechtstreekse bijdrage van de fijnstof-uitstoot uit het verkeer op de bevoorradingsroutes is maar klein. De maximaal mogelijke invloed van een milieuzone op de concentratie is alleen daarom al gering en staat niet in verhouding tot de investeringen. Met de Green Deal-overeenkomst en de activiteiten die we ontplooiën, verwachten we rond de WHO-adviesnorm te kunnen blijven. Zie voor een overzicht van de activiteiten onderdeel 6. Uitvoering.

Voor NO₂ zitten we eveneens ruim onder de wettelijke norm, die in dit geval gelijk is aan de advieswaarde van de WHO. Roet (zeer fijne koolstofdeeltjes) is weliswaar een veelbelovende indicator voor gezondheidseffecten, maar op dit moment is daar nog geen norm of advieswaarde voor. De bijdrage uit het verkeer op de bevoorradingsroutes is gering in vergelijking met steden als Utrecht en Rotterdam. Daarom biedt ook deze stof nog onvoldoende basis voor een milieuzone in Haarlem

Er is onvoldoende juridische basis voor een milieuzone in Haarlem

Het primaire beoordelingsinstrument is of er een luchtkwaliteitsproblematiek is, die een milieuzone (juridisch) rechtvaardigt. Dat is hier in Haarlem niet het geval. Er wordt zeer ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ook de gezondheidsadvieswaarde is dichtbij.

5. Risico's en kanttekeningen

Een risico is dat, ondanks de maatregelen die we inzetten, de verduurzaming langzamer gaat dan verwacht en er toch sprake is van een toename van aantallen bestel- en vrachtauto's en uitstoot van fijnstof. Als duidelijk is dat dit niet komt door autonome ontwikkelingen, dan zal de afweging over een milieuzone opnieuw worden gemaakt. Vandaar dat periodiek de uitstoot van fijnstof en roet wordt gemonitord via het RIVM. Er is echter geen aanleiding om te veronderstellen dat dit zal gebeuren.

6. Uitvoering

Een milieuzone biedt voor Haarlem geen zichtbare meerwaarde en zou de samenwerking in de Green Deal Zero Emission waarschijnlijk stroever maken. We blijven dan ook kiezen voor onze gezamenlijke aanpak, waarin we in direct contact met bedrijven, verladers, leveranciers, en bewoners toewerken naar gerichte maatregelen in de binnenstad. En we bouwen voort op de activiteiten, die de afgelopen tijd in de Green Deal-samenwerking in gang zijn gezet.

Het versterkt inzetten op de Green Deal-samenwerking, betekent voor de komende tijd de volgende acties:

Haarlem intensiveert de reductie van uitstoot bestel- en vrachtauto's

- Met bedrijven tot een coöperatie komen om gezamenlijk verdere bundeling van goederenstromen uit te werken
- Voortzetten Green Deal-samenwerking en gerichte acties naar afzonderlijke ondernemers en leveranciers
- Implementatie van het toegangsbeleid voor de binnenstad, dat nu in inspraak ligt, met afbouw van toegang voor traditionele voertuigen
- Aangeven hoe tot meer bundeling van goederenstromen gekomen kan worden, wat onder meer aan de orde komt in de toegezegde nota naar de haalbaarheid van een stedelijk distributiecentrum
- Starten pilot voor reductie bouwverkeer, waarover in 2017 een advies komt
- White Collection; het bezien of we afvalinzameling meer kunnen bundelen
- Onderzoek naar alternatieve vervoersmiddelen, zoals kleine elektrische fietsen (in overleg met de Hogeschool van Amsterdam)
- Het komen tot voorstellen over andere manieren van levering als het gaat om internetaankopen om het aantal bestelbusjes tegen te gaan

7. Bijlagen

1. Toelichting bij collegebesluit “Milieuzone bestel- en vrachtverkeer Haarlem”
2. “Gegevens luchtkwaliteit en kostenindicatie milieuzone bestel- en vrachtverkeer Haarlem”

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester