



Onderwerp Informatienota Startnotitie opstellen beleid Milieuzone	
Nummer	2019/312592
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	OMB
Auteur	Plantaz, M.A.H.G.
Telefoonnummer	023-5113517
Email	mahgplantaz@haarlem.nl
Kernboodschap	Het coalitieprogramma Duurzaam Doen geeft aan dat Haarlem een milieuzone krijgt om tot een schone lucht te komen, met als eerste stap een onderzoek, waarbij ook de mogelijk effecten voor het bedrijfsleven worden meegenomen. Vanuit de door Haarlem ondertekende Green Deal Zero Emission Stadslogistiek wordt tevens gewerkt aan een emissievrije ("uitstootloze") bevoorrading van de binnenstad vanaf 2025. Vanuit die doelstelling zal een deel van de milieuzone dan overgaan in een emissievrije zone voor bestel- en vrachtwagens. Daarbinnen hebben diesel- en benzinevoertuigen geen toegang. De startnotitie geeft aan welke beleidskeuzes er moeten worden gemaakt over de vorm, reikwijdte en planning van een milieuzone en een emissievrije zone, welke onderzoeken daarvoor nodig zijn en hoe participatie is voorzien. Beoogd resultaat is een raadsvoorstel eind 2019 voor de invoering van een milieuzone en een emissievrije zone.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter bespreking naar de commissie Beheer. De invoering van een milieuzone is een belangrijke maatregel voor de luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat. Maar het beperken van de toegang voor bepaalde voertuigen kan ook voor veel inwoners en bedrijven gevolgen hebben. Het college wil de commissie daarom graag in vroeg stadium hierbij betrekken.
Relevante eerdere besluiten	Coalitieprogramma Duurzaam Doen 2018-2022 Green deal Zero Emission Stadslogistiek (BBV 2015/403426) Vaststellen toegangsregeling voetgangersgebieden (BBV2017/428302)
Besluit College d.d. 21 mei 2019	1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

Inleiding

In het coalitieprogramma Duurzaam Doen is de invoering van een milieuzone opgenomen: “Haarlem krijgt een milieuzone om tot een schonere lucht te komen. De eerste stap is een onderzoek, waarbij ook de mogelijke effecten voor het bedrijfsleven worden meegenomen.”

In een milieuzone hebben alleen voertuigen toegang die voldoen aan bepaalde milieueisen aan de uitstoot. Oudere voertuigen die daar niet aan voldoen kunnen zodoende uit de zone geweerd worden. Een milieuzone is primair gericht op gezondere lucht. Wanneer de eis is dat er ook geen uitstoot van CO₂ (broeikasgas) mag zijn spreken we van een emissievrije zone, als strengere vorm van een milieuzone. Dieselloertuigen of benzinevoertuigen hebben daar helemaal geen toegang. Binnen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek wordt -ook door Haarlem- toegewerkt naar zulke emissievrije zones voor de bevoorrading van de binnensteden vanaf 2025.

Zowel vanuit de ambitie de gezondheid van inwoners te verbeteren als vanuit de klimaatdoelstellingen werkt het college daarom aan de invoering van een milieuzone en een emissievrije zone.

In de Startnotitie (bijlage a) wordt nader ingegaan op de te maken keuzes voor een goed en samenhangend milieuzoneringsbeleid, en hoe daar in de komende periode met een *haalbaarheidsonderzoek* naar de effecten van verschillende varianten, *participatie* en een *Road map invoering milieuzone en emissievrije zone* een raadsvoorstel voor zal worden opgesteld.

2. Kernboodschap

Een milieuzone kan bijdragen aan een gezondere lucht in Haarlem

Het coalitieprogramma geeft aan dat Haarlem een milieuzone krijgt om een gezondere lucht te bereiken. In Haarlem wordt wel voldaan aan de Europese luchtkwaliteitsnormen, maar luchtverontreiniging kan ook onder deze grenswaarden nog gezondheidseffecten hebben. De belangrijkste plaatselijke bron van luchtverontreiniging in Haarlem is het verkeer. Een milieuzone stelt voor een bepaald gebied van de stad strenge eisen aan de uitstoot van bepaalde categorieën voertuigen en draagt zo bij aan een betere luchtkwaliteit

Een emissievrije (milieu)zone draagt bovendien bij aan een vermindering van broeikasgassen

Haarlem wil de uitstoot van broeikasgassen verminderen (Haarlem Klimaat Neutraal) en heeft ook de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Die werkt toe naar een stadslogistiek in de binnenstad vanaf 2025 zonder uitstoot van luchtverontreiniging of broeikasgas CO₂. In dat kader zijn in 2017 al ruimere venstertijden voor emissievrije voertuigen vastgelegd in toegangsbeleid voor de voetgangersgebieden (BBV 2017/428302). Daarbij is tevens afgesproken dat voor fossiele voertuigen de toegang gefaseerd wordt beperkt vanaf 2020. Binnen de GDZES-aanpak passen emissievrije zones vanaf 2025 waarin vrachtwagens en bestelwagens op diesel of benzine geen toegang hebben.



Dit is een goed moment om een milieuzone en emissievrije zone in te voeren

- Momenteel lopen verschillende projecten die net als een milieuzone de toegang tot bepaalde delen van de stad regelen: belangrijkste zijn het al genoemde GDZES en Autoluwe Binnenstad. De milieuzone kan in samenhang met deze projecten ontwikkeld worden en de projecten kunnen deels van dezelfde voorzieningen (met name het handhavingssysteem) gebruik maken.
- Het Rijk heeft samen met gemeenten en een brede groep belangenorganisaties in de vervoerssector een wettelijke harmonisering van milieuzones uitgewerkt met uniforme regels. Dit geeft meer duidelijkheid aan de automobilist en vereenvoudigt ook de invoering van een milieuzone. De uniforme regels gaan per 2020 in. Vanaf 2025 wordt ook een emissievrije zone mogelijk. Het invoeren van een milieuzone blijft een vrije keuze.
- Momenteel werken rijk en lagere overheden, waaronder Haarlem, samen aan een Schone Lucht Akkoord (SLA) met maatregelen om de luchtkwaliteit permanent te verbeteren. Een milieuzone en/of emissievrije zone is daarbij een belangrijke optie. Haarlem kan in dit verband nu profiteren van rijksonderzoek naar maatregelen en ervaringen uitwisselen met andere gemeentes, waaronder dertien gemeentes met een bestaande milieuzone.

De invoering van een milieuzone en emissievrije zone vraagt een groot aantal beleidskeuzes.

Hoewel de harmonisering het aantal mogelijke varianten heeft ingeperkt blijven er nog steeds een aantal belangrijke hoofdvragen te beantwoorden voor de vorm die Haarlem aan zijn milieuzone wil geven.

- Welke voertuig-categorieën komen onder de milieuzone te vallen (vrachtverkeer, bestelverkeer, personenwagens, eventueel touringcars, taxi's, brommers/scooters)?
- Welke uitstooteisen gelden per categorie?
- Waar komen de grenzen van de milieuzone (en van een emissievrije zone vanaf 2025)?
- Welke fasering is wenselijk?
- Wat zijn de te verwachten effecten (milieuwinst, effecten bedrijven en burgers, en kosten)?

De Startnotitie beschrijft de aanpak en planning om te komen tot een raadsvoorstel voor invoering van een milieuzone en emissievrije zone in Haarlem.

De Startnotitie geeft aan hoe de genoemde beleidsvragen door middel van een effectenstudie worden onderzocht. Een degelijk, op Haarlem toegesneden onderzoek is nodig voor een goede politieke belangenafweging. Het is ook noodzakelijk voor een juridisch houdbare onderbouwing van de later, bij het invoeringsproces te nemen verkeersbesluiten.

Als eerste stap dient een actueel beeld verkregen te worden van de voertuigen die momenteel in Haarlem rondrijden ('het wagenpark'). Per voertuigcategorie moet de verdeling worden bepaald wat betreft de milieukeurmerken (o.a. brandstoftype, Euronorm, bouwjaar (datum eerste toelating)) en herkomst. Dit gebeurt met een kentekenonderzoek op een aantal representatieve punten. Vanuit deze inventarisatie kan worden berekend wat het effect is op de totale uitstoot van verschillende varianten of scenario's voor de milieuzone en een later ingaande emissievrije zone, wat betreft voertuigcategorie, strengheid en gebied waarvoor de zones gelden. Ook kunnen op basis hiervan de

gevolgen voor bedrijven en inwoners worden ingeschat, en kunnen de te verwachten kosten van instelling, handhaving en eventueel flankerend beleid (o.a. ontheffingen) per scenario op hoofdlijnen geraamd worden. De effectenstudie voor verschillende scenario's wordt gerapporteerd in een haalbaarheidsrapport. Op basis daarvan kiest het college een voorkeursscenario.

Voor dit voorkeursscenario wordt vervolgens een stappenplan ("roadmap") opgesteld voor de invoering van een milieuzone en emissievrije zone. Dit stappenplan beschrijft zaken als de te nemen kernbesluiten (onder meer verkeersbesluiten waarin de zone juridisch wordt ingesteld), nader in te vullen en vast te leggen beleid (handhaving, ontheffingen, ander flankerend beleid), fysieke uitvoeringsstappen (plaatsing van borden en handhavingsapparatuur) en communicatie, elk ingepast in een tijdpad en met kosteninschatting.

Op basis van het haalbaarheidsrapport en de roadmap stelt het college een raadsvoorstel vast voor een principebesluit tot invoering van de milieuzone. Hierbij wordt tevens gestart met een brede communicatie van het voorgestelde beleid, zodat bedrijven en inwoners hiermee tijdig rekening kunnen houden.

Participatie is een belangrijk onderdeel van het proces.

Milieuzones en emissievrije zones kunnen gevolgen hebben voor de bereikbaarheid, voor de bedrijfsvoering van vervoerders en winkeliers, en de vervoermiddelkeuzes van particulieren. Voor een effectief en gedragen beleid is uitwisseling van kennis en standpunten over vervoersstromen, mobiliteit en potentiële knelpunten noodzakelijk. Dit zal doorlopend gebeuren binnen de overleggen van de Projectgroep Stedelijke Distributie. Daarnaast wordt in september een participatieperiode voor een bredere kring van belanghebbenden georganiseerd. Voor de raad wordt ook een bezoek aan een gemeente met een bestaande milieuzone georganiseerd in het derde kwartaal.

De financiële consequenties van de realisatie en handhaving van de milieuzone worden in het raadsvoorstel behandeld. De bandbreedte van te verwachten kosten is op dit moment nog zeer groot. Deze kosten hangen af van het nog te inventariseren huidige wagenpark, de te zoneren voertuigtypen, de omvang van de zones en flankerend beleid. Bovendien hangen zij sterk samen met het te kiezen handhavingssysteem (BOA's of camera's, eventueel scanauto's) en de mate waarin de handhaving van de milieuzone en emissievrije zone kan worden gecombineerd met die van ander beleid waarin de toegang tot delen van de stad wordt gereguleerd (zoals Autoluwe Binnenstad, Parkeren, Toegangsbeleid Voetgangersgebied / GDZES).

Verwachting is dat in dit najaar 2019 ook voldoende zicht bestaat op zo'n gedeelde handhavingsaanpak en de kosten daarvan. In combinatie met de inschattingen uit het haalbaarheidsrapport en de road map kunnen de kosten van de invoering van de milieuzone en emissievrije zone dan voldoende ingeschat worden voor een principebesluit tot invoering.

3. Consequenties

Eindresultaat van de aanpak beschreven in de startnotitie is een raadsvoorstel van het college voor de invoering van een milieuzone en een emissievrije zone. Planning hiervoor is december 2019. Het raadsvoorstel geeft aan voor welke voertuigcategorieën de milieuzone en een emissievrije zone gaan



gelden, met welke toegangseisen, vanaf wanneer en op welke locatie(s), en wat de verwachte kosten zijn.

4. Vervolg

De planning voor het opstellen van beleid voor de milieuzone is samengevat in tabel 1. De eerste praktische stap na deze startnotitie is het kentekenonderzoek als basis voor het effectenonderzoek.

Tabel 1: Overzicht planning en producten voor het opstellen van beleid voor een milieuzone in Haarlem

Fase	Planning	Product
1. Verkenning	Q1-Q2 2019	Startnotitie
2.1 Onderzoek (en raadsbezoek)	Q2-Q3 2019	Haalbaarheidsrapport Collegebesluit
2.2 Participatie	Q3 (september) 2019	
2.3 Haalbaarheidsrapport	Q4 (oktober) 2019	
2.4 Keuze voorkeursscenario	Idem	
3. Opstellen roadmap milieuzone	Q4 2019	Roadmap
4. Besluitvorming en communicatie	December 2019	Raadsvoorstel

5. Bijlagen

A: Startnotitie opstellen beleid milieuzone verkeer Haarlem