

Bijlage B: Nota van beantwoording inspraakbijdragen Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone

1 Organisatie inspraak

Het Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone (verder “het Ontwerpbesluit”) is vastgesteld op 27 oktober 2020 en heeft ter visie en inspraak gelegen in de periode 6 november tot 18 december 2020. Zienswijzen konden schriftelijk of mondeling worden ingediend. Het Ontwerpbesluit en de kennisgeving van de ter visie legging en inspraakmogelijkheden zijn gepubliceerd via het Gemeenteblad (2020-288698), via de Haarlem-site (via de projectpagina (www.haarlem.nl/milieuzone) en een nieuwsbericht), en via een advertentie in huis-aan-huisbladen. Inzage was ook mogelijk in de Publiekshal Raakspoort te Haarlem. Belangenorganisaties van ondernemers, mede-overheden en alle wijkraden zijn ook per e-mail actief op de inspraak geattendeerd. Op 25 november is een digitale informatieavond gehouden met een toelichting op het Ontwerpbesluit en gelegenheid om met de gemeente van gedachten te wisselen. De digitale informatieavond is in de kennisgevingen over de inspraak aangekondigd. Hiervan werd door drie deelnemers gebruik gemaakt. Discussie is verwerkt in de zienswijzen tabel.

2 Zienswijzen

Op het Ontwerpbesluit zijn in totaal negen reacties ontvangen die als zienswijzen in behandeling zijn genomen. De zienswijzen zijn ontvankelijk. Tabel B-1 geeft een samenvatting van deze zienswijzen met in cursief de beantwoording door de gemeente en eventuele aanpassing in het Ontwerpbesluit. In tabel B-2 zijn collegiale vragen (buurgemeente Haarlemmermeer, VRK) verwerkt die niet strekten tot behandeling als zienswijzen.

Tabel B-1: Samenvatting ingediende zienswijzen

Zienswijzennummer, adres/ locatie indiener datum en indieningswijze	Samenvatting zienswijze	Reactie van de gemeente
Z-1 Anoniem op verzoek, inwoner Haarlem, e-mail 20 november 2020	Juicht invoeren milieuzone toe. Maar vraagt daarbij tevens aandacht voor 'hobby-diesellocomotieven' waarmee diverse stichtingen over het terrein van de Spoorwegdriehoek rijden. Deze diesellocs veroorzaken meer luchtverontreiniging dan de zwaarste vrachtauto. Vanuit de doelstellingen van de gemeente met de milieuzone (schonere lucht, minder uitstoot) en een geringer klimaateffect zouden deze verboden moeten worden. De Milieudienst onderneemt geen actie omdat deze diesellocs buiten de regels vallen.	Milieuzones zijn bedoeld voor wegverkeer en de regelgeving biedt geen mogelijkheid de werking daarvan naar andere soorten verkeer uit te breiden. Aan uw zienswijze kan daardoor binnen het kader van het ter inspraak liggende ontwerpbesluit geen gevolg worden gegeven. Buiten dit kader zal met de Omgevingsdienst IJmond worden besproken of anderszins wettelijke mogelijkheden bestaan om hinder en luchtverontreiniging door buiten dienst gestelde diesellocomotieven te beperken.
Z-2 Jaap Verkiel namens Transport en Logistiek Nederland TLN e-mail 12 november 2020	Ontwerpbesluit en communicatie over de inspraak suggereert dat vanaf 2025 geen dieselvracht -of bestelwagens toegang hebben tot de zone. Dit doet onrecht aan landelijk tussen Rijk, gemeenten en stakeholders afgesproken overgangsregeling voor Emissieklasse 6 dieselvrachtwagens en emissieklasse 5 en 6 dieselbestelwagens die deze langer toegang tot de nul-emissiezone geeft.	In het Ontwerpbesluit werd verwezen naar de afspraken, met een link naar een brief van de staatssecretaris hierover en werd gewezen op het beslag hiervan in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. In het raadsbesluit wordt naar de inmiddels door Haarlem ondertekende Uitvoeringsagenda Stadslogistiek verwezen en wordt de toepasselijkheid van de landelijk vastgestelde overgangstermijnen voor een aantal reeds bestaande vracht- en bestelwagens expliciet benoemd. Ook in toekomstige communicatie over de milieuzone en nul-emissiezone zal hieraan aandacht worden besteed vanwege het belang voor investeringsbeslissingen.
Z-3 H. Moret Inwoner Haarlem, Kleverlaan e-mail 24 november 2020	Vreest nog meer verkeersoverlast in de toekomst. Stank en Lawaai, hoe wordt omgegaan met de doorgaande wegen/woonwijken/bewoners	De Kleverlaan valt binnen de zone hetgeen betekent dat verouderde, sterk verontreinigende dieselvrachtwagens daar juist geweerd worden en er dus minder uitstoot van verontreiniging en stank plaatsvindt. Naar verwachting zal van de wel toegelaten, nieuwere vrachtwagens de geluidsoverlast ook wat lager zijn hoewel voor de emissieklasse de uitstoot van luchtverontreiniging bepalend is. Voor zover een deel van de uit de zone geweerde vrachtwagens wellicht een andere route zal kiezen via wegen die net buiten de milieuzone vallen, geldt dat alleen voor doorgaande vrachtwagens die hun bestemming buiten de milieuzone hebben. Gezien de gekozen milieuzone is dat effect beperkt. De Bolwerkenroute is de enige echt doorgaande route binnen de milieuzone. Een tegengesteld effect

		zal zijn dat het vrachtverkeer met een bestemming binnen de milieuzone schoner zal worden. Deze vrachtwagens rijden zowel in de milieuzone als daarbuiten waardoor verbetering van de luchtkwaliteit ook buiten de milieuzone zal optreden. Bij de keuze van de grenzen van de milieuzone is met beide mogelijk effecten zo goed mogelijk rekening gehouden, lokaal kunnen saldo's echter verschillen. Op grotere schaal bezien draagt de milieuzone ertoe bij dat voor transporten naar Haarlem gemiddeld schonere vrachtwagens worden ingezet en wordt voorkomen dat juist voertuigen die elders geweerd worden op Haarlem worden ingezet.
Z-4 Davy Dol Inwoner Haarlem e-mail 15 november 2020	Stelt voor bladblazers op diesel te vervangen door elektrische in de milieuzone. Wijst daarbij op het lawaai en stelt dat schoonmaakactie op zondag sowieso niet nodig is nu de horeca gesloten is.	Een wettelijke milieuzone kan op dit moment alleen effect hebben op wegverkeer, niet op apparaten en gereedschappen. Wel wil Haarlem in het kader van het Schone Lucht Akkoord ook werken aan toepassing van zo schoon mogelijke diesel -en bij voorkeur elektrische apparaten-, eventueel zou dit ook aan bepaalde gebieden kunnen worden toegewezen. Geluidproductie kan daarbij ook worden meegewogen. Met betrekking tot de zondagse schoonmaakbeurt zullen wij uw suggestie overbrengen aan de betreffende afdelingen.
Z-5 Mathieu Mooren Auto- en bergingsbedrijf Boogaard Beverwijk Mondeling in kader van informatiebijeenkomst 25 november 2020	Vraagt zich af waarom de milieuzone voor vrachtwagens al per 2022 in gaat. Vindt een jaar erg kort voor bedrijven om zich erop voor te bereiden; vrachtwagens vragen een grote investering en 1 jaar is erg kort om het hele wagenpark aan te passen.	De milieuzone moet in samenhang bezien worden met de nul-emissiezone per 2025. Vanaf dan mogen nieuwe vrachtwagens de zone alleen nog in als zij emissievrij zijn. De milieuzone voor dieselvrachtwagens voorkomt dat tot die datum onnodig vervuilende vrachtwagens in de zone blijven rijden. Het weren daarvan vanaf 2022 draagt relevant bij aan de luchtkwaliteit in en om de zone. Bovendien is emissieklasse 6 (Euro VI) al vanaf 2015 verplicht voor nieuwe vrachtwagens in de EU, en daarmee stand der techniek. Oudere types vrachtwagens (Euro V of lager) hebben in 2022 een normale afschrijving kunnen voltooien. Daarom is de eis van emissieklasse 6 vanaf 2022 landelijk afgesproken met het bedrijfsleven voor alle milieuzones voor vrachtwagens in Nederland. Omdat Haarlem eerder nog geen milieuzone heeft ingevoerd hebben oude vrachtwagens al extra tijd gekregen voor vervanging. Om te snelle afschrijving van emissieklasse 6 vrachtwagens door de overgang naar nul-emissie te voorkomen behouden emissieklasse 6 dieselvrachtwagens tot 2030 toegang tot de nul-emissiezones, conform landelijke afspraken. Bedrijven binnen een bepaalde bedrijfssector houden toegang tot de milieuzone wanneer zij voertuigen daarvoor inzetten die schoon genoeg zijn. Dit geldt voor alle bedrijven binnen die sector zodat dit de concurrentiepositie niet schaadt.

		Tenslotte kan, bij onevenredig nadeel, een beroep worden gedaan op een ontheffing op basis van de hardheidsclausule. Dit wordt per individueel bedrijf beoordeeld.
Z-6 J. van Meurs Inwoner Haarlem e-mail 11 november 2020	Heeft een camper uit 1989 met derhalve emissieklasse 0. Vraagt of deze nog naar huis in Haarlem kan rijden na invoering van de milieuzone in 2022. Zou wenselijk zijn als er aparte regels voor weinig gebruikte campers komen.	(Zie ook reactie z-9) Campers zijn in verreweg de meeste gevallen geen vrachtauto's (<3500 kg) maar personenauto's en worden daarom niet door de milieuzone voor vrachtwagens beperkt. Ze zijn namelijk ingericht voor personenvervoer. Campers die vanuit voorgeschiedenis nog als vrachtwagen of voertuig voor goederenvervoer geregistreerd zijn kunnen worden herkeurd naar personenauto door de RDW. Via de kentekenchecker van de RDW (https://ovi.rdw.nl/) kunt u nagaan of de camper als vrachtwagen geregistreerd staat. Ook de nul-emissiezone ziet alleen toe op goederenvervoer, en niet op personenvervoer.
Z-7 Daniel Weber Inwoner Haarlem Amsterdamsevaart e-mail 23 november 2020	Is de Milieuzone met de verbod van Diesel-vrachtwagens ook geldig voor personenauto's of is het uitsluitend voor leverings- verkeer? Kan ik met een persoonlijke/ privé Diesel-auto (zoals VW-Bus) nog in de Milieuzone rijden?	De milieuzone stelt alleen eisen aan diesel-vrachtwagens (>3500 kg) en niet aan andere categorieën auto's zoals personenauto's (waartoe ook een VW-bus behoort indien die is ingericht voor personenvervoer) of bestelwagens (<3500 kg, niet ingericht voor personenvervoer). Het onderscheid tussen wel of niet ingericht voor personenvervoer zou vanaf 2025 wel nog relevant kunnen worden, als de nul-emissiezone wordt ingesteld. Die geldt immers voor vracht- en bestelwagens en niet voor personenauto's. Op dit moment wordt er voor wat betreft de nul-emissiezone binnen de klasse van bestelwagens geen onderscheid voorzien tussen zakelijk en privégebruik. U kunt eventueel de kentekenregistratie van uw auto (gewicht, categorie, emissieklasse) opzoeken door het kenteken in te geven op https://ovi.rdw.nl/ .
Z-8 Edwin Piron Inwoner Haarlem e-mail 26 november 2020	Zet vraagtekens bij nut van milieuzone, want huidige dieselauto's hebben al een heel goede techniek en het is waanzin deze vóór een afschrijvingstermijn van 15-20 jaar te vervangen door een elektrisch alternatief, mede gelet op de milieubelasting vooral door de accu's. Wijst op het grotere gewicht van elektrische auto's en daardoor hogere bandenslijtage (fijnstof). Elektriciteit wordt nog onvoldoende duurzaam opgewekt, soms zelfs met kolencentrales en/of wordt aangevoerd van ver met transportverlies als gevolg. Belastingvoordeel voor elektrische	Het college deelt niet uw standpunt dat dieselauto's pas na 15-20 jaar vervangen moeten worden. De uitstoot van emissieklasse 4 of oudere dieselauto's is tot 10 keer hoger dan van emissieklasse 6. In 2025 geeft de stap van emissieklasse 6 naar elektrisch opnieuw een belangrijke beperking van de uitstoot. Met een te snelle afschrijving van nieuwe voertuigen wordt via landelijke overgangsregelingen rekening gehouden, waardoor recent aangeschafte dieselvracht – en bestelwagens langer toegang houden tot de zone. Elektrische auto's zijn vooral beter door de vrijwel afwezige uitstoot van roet en Nox; de reductie van fijn stof is inderdaad minder door de hogere slijtage van banden. Per saldo is het milieueffect gunstig.

	auto's is onterecht gelet op fijnstof uit banden en schade aan wegnnet. Uit tevens bezwaren tegen zonnepanelen (o.a. vanwege de aanvoer uit China met hoge transport en afleverkosten ook voor het milieu).	Dit geldt met name bij duurzaam opgewekte elektriciteit waarbij ook de reductie van CO2 uitstoot belangrijk is. Maar voor de overige stoffen geldt in elk geval dat de lokale uitstoot sterk beperkt wordt; en ook bij niet-duurzame elektriciteitscentrales kan de uitstoot gemakkelijker gefilterd worden dan per auto. Uw standpunt over zonnepanelen deelt het college evenmin, maar dit valt buiten de context van de milieuzone. Wij zullen uw bedenkingen onder de aandacht brengen van de afdeling die zich met de energietransitie bezighoudt.
Z-9 Willem Klein-Bruinink, Inwoner Haarlem Informatieavond 25 november en e-mail 7 december 2020	Woont binnen het Centraal Stedelijk Gebied en vreest dat zijn camper vanaf 2025 geen toegang meer heeft tot de nul-emissiezone, omdat die ook voor bestelwagens zal gelden. Heeft artikel van ANWB van 28 oktober 2020 gelezen waarin gesproken wordt over de harmonisatie milieuzones. Daarin wordt gesproken over de sinds een maand ingetreden landelijke harmonisatie en indiener vraagt zich nu af of de gemeente daarvan afwijkt.	Zie ook reactie Z-7. Campers (kampeerwagens) vallen in principe onder de voertuigen ingericht voor personenvervoer en vallen dan niet onder de bestelwagens maar onder de personenwagens, op uw kentekenbewijs staat dan categorie M1 vermeld. In een enkel geval blijkt een registratie als voertuig voor goederenvervoer (N1) nog voor te kunnen komen, soms na import. Een aanpassing kan dan via de RDW worden aangevraagd. U kunt de kentekenregistratie van uw auto (gewicht, categorie, emissieklasse) eventueel opzoeken door het kenteken in te geven op https://ovi.rdw.nl/. Daarnaast geldt er voor milieuzones die ook op personen- en bestelwagens betrekking hebben (niet het geval in Haarlem) ook een vrijstelling voor campers binnen de milieuzone waar de eigenaar woont. De kans is groot dat er voor de nul-emissiezones eenzelfde regeling komt; afspraken daarover zijn nog niet definitief. Het ANWB-artikel beperkt zich tot milieuzones voor personen en bestelwagens, waarvoor tot voor kort nog geen landelijke afspraken golden en euro 3 of 4 (ter keuze) de norm is. Het artikel rept niet over vrachtwagens, waarvoor ook regels zijn opgenomen in de harmonisatie, echter daar bestonden al sinds 2006 landelijke afspraken voor. Haarlem volgt alle afspraken uit de harmonisatie. Voor vrachtwagens betekent dat emissieklasse 6 vanaf 2022 en een aantal landelijke vrijstellingen en ontheffingen die Haarlem ook toepast. Overigens blijft ter keuze van een gemeente of ze wel of niet een milieuzone invoert en voor welke categorie(ën) dieselveertuigen.

Tabel B-2 (collegiale vragen, geen formele zienswijzen)

Vragen en reacties	Samenvatting	Reactie van de gemeente
R-1 Jolien Prins (gemeente Haarlemmermeer) Collegiale vraag	Is benieuwd naar tegenstand vanuit politiek en of de gemeente ook gaat monitoren. Wordt er nog gepeild of het ondernemers raakt, (na een jaar of zo) en wat ondernemers hebben gedaan met hun oude voertuigen, etc.?	Het politieke draagvlak lijkt breed. Wat betreft monitoren: voorzien is tot dusver een monitoren op effect op wagenpark en luchtkwaliteit. Voor wat betreft effecten op ondernemers en wat er gebeurt met oude auto's is dit nog niet voorzien maar wellicht een goed voorstel.
R-2 Marja Kreuk (VRK) Collegiale vraag	Vraagt zich af of ambulances en brandweerwagens beperkingen ondervinden, of dat men bij wijze van spreken een dagontheffing moet aanvragen om een brand te blussen.	Brandweerwagens zijn landelijk vrijgesteld mits minder dan 13 jaar oud (Datum eerste toelating). Indien VRK over oudere brandweerwagens beschikt kan daar via een gemeentelijke ontheffing (bijvoorbeeld hardheidsclausule of specifieke ontheffing) een oplossing voor gezocht worden. Daarvoor en ook voor ambulances geldt sowieso dat hulpvoertuigen die een signaal dragen vrijgesteld zijn van regels van de milieuzone (of eigenlijk van het RVV waarvan de milieuzone deel uitmaakt). Ambulances zijn vrijwel altijd personenauto's en geen vrachtwagens, omdat ze zijn ingericht voor personenvervoer. Voorstel is binnen VRK na te gaan of er voertuigen van de VRK zijn die vrachtwagen zijn en buiten de vrijstellingen en ontheffingen vallen, met behulp van kentekenchecker (https://ovi.rdw.nl/), en eventueel contact op te nemen met de gemeente. Tevens houdt de gemeente dit onder de aandacht voor de overgang naar nul-emissiezone; landelijke ontheffingen zijn echter pas eind 2022 definitief duidelijk.

3 Aanpassingen raadsvoorstel naar aanleiding van inspraak op Ontwerpbesluit

De ingediende zienswijzen leiden niet tot beleidsinhoudelijke aanpassingen van het raadsvoorstel ten opzichte van het Ontwerpbesluit. Wel wordt n.a.v. zienswijze van TLN in de tekst explicieter vermeld dat voor recent aangeschafte diesel vracht- en bestelwagens landelijk afgesproken overgangstermijnen zullen gelden waardoor deze ook na 2025 nog toegang houden tot de voorgenomen nul-emissiezone.

De zienswijzen en andere reacties die zijn binnengekomen of nog binnenkomen zullen tevens worden gebruikt als input voor een Q and A in de communicatie over de milieuzone, waaronder de projectpagina www.haarlem.nl/milieuzone.

4 Financiële consequenties

De ingediende zienswijzen leiden niet tot beleidsinhoudelijke aanpassing van het raadsvoorstel en hebben dus ook geen financiële gevolgen.