

Vergaderjaar 2009–2010

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**Nr. 167**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-  
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2009

Hierbij stuur ik u de studie «Effectstudie Milieuzones vrachtverkeer stand van zaken 2009», die inzicht geeft in de effectiviteit van milieuzones voor vrachtauto's twee jaar na de opening van de eerste milieuzone op 1 juli 2007<sup>1</sup>. Deze brief schetst tevens de laatste stand van zaken over de voortgang milieuzones bestel- en personenverkeer en de voortgang van de sloopregeling.

#### **Milieuzone vrachtverkeer**

Inmiddels zijn in acht steden op uniforme wijze milieuzones voor vrachtauto's ingesteld, te weten in Amsterdam, Breda, Den Haag, Eindhoven, 's Hertogenbosch, Rotterdam, Tilburg en Utrecht. In 2010 volgen nog Leiden en Delft en mogelijk Arnhem, Rijswijk, Maastricht en Sittard-Geleen.

De milieuzone voor vrachtauto's is één van de reeds ingevoerde lokale maatregelen om invulling te geven aan de gemeentelijke verantwoordelijkheid om tijdig aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit te voldoen, zoals is afgesproken in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op landelijk niveau wordt jaarlijks de effectiviteit van de milieuzones in Nederland gemonitord. De bijgesloten rapportage bevat de bevindingen van de tweede effectstudie.

De resultaten van de effectstudie laten, in lijn met de resultaten van 2008, zien dat de invoering van de milieuzones leidt tot een jonger vrachtautopark dan daarbuiten gemiddeld wordt waargenomen en daardoor tot een verbetering van de lokale luchtkwaliteit en de volksgezondheid in de acht milieuzones. Dit blijkt uit de daling van de gemiddelde blootstellingconcentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> die zijn berekend in de zones.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In vergelijking tot vorig jaar is, volgens de studie, het aantal landelijke ontheffingen voor Euro-II en Euro-III zonder roetfilter in de loop van 2008

sterk verminderd en per 1 januari 2009 is de automatische landelijke ontheffing voor deze voertuigen stopgezet. Dit heeft geleid tot een verdere verjonging van het vrachtautopark in de milieuzones en een positief effect op de luchtkwaliteit aldaar. Daarnaast is het autonome vrachtautopark iets schoner geworden; hierdoor neemt het effect op de luchtkwaliteit van de milieuzones iets af ten opzichte van de autonome situatie. Het aantal lokaal verstrekte ontheffingen is medio 2009 ten opzichte van 2008 niet veranderd.

De kosten voor het bedrijfsleven zijn een aandachtspunt, zeker in deze moeilijke tijden. Daarom is in deze studie, op verzoek van de vervoersorganisaties, een eerste inschatting gemaakt van de economische effecten van milieuzones. De kosten voor gemeenten en rijk waren reeds bekend, maar de kosten voor het bedrijfsleven nog niet.

De in de studie berekende totale extra investeringskosten voor versnelde aanschaf van schonere vrachtauto's en/of (gesubsidieerde) roetfilters door vervoerders en toeleveranciers die actief zijn in de 8 milieuzones bedragen € 1,9 tot € 2,25 mln. per jaar. Tot op heden heb ik nog geen signalen ontvangen van bedrijven die door toedoen van de milieuzones failliet zijn gegaan. Indien blijkt dat zij de benodigde investering financieel niet kunnen dragen, kunnen zij lokaal aanspraak maken op de hardheidsclausule.

Tijdens de studie is wel gebleken dat de economische effecten voor de verschillende betrokken vrachtauto-eigenaren zeer divers in omvang zijn, en niet altijd eenvoudig te kwantificeren zijn. De vertegenwoordigers van de vervoersbranche hebben aangegeven het niet eens te zijn met de huidige economische bevindingen. Om hier meer inzicht in te verkrijgen zal ik in 2010, in samenspraak met het bedrijfsleven, een afzonderlijke studie laten uitvoeren naar de economische effecten.

De studie geeft ook aan dat het maximale effect van de milieuzones als gevolg van niet volledige naleving, verondersteld vervangingseffect en emissiefactoren nog niet wordt bereikt. Echter, in vergelijking met andere verkeersmaatregelen is de milieuzone nog altijd één van de meest effectieve maatregelen.

Uit de studie blijkt dat de naleving in de milieuzones in 2009 is gestegen naar gemiddeld 80 á 85%. De rapportage «Gestaag maar traag» van Milieudefensie laat ongeveer hetzelfde beeld zien. Het iets lagere nalevingspercentage (77,5%) in de studie van Milieudefensie valt deels te verklaren door het ontbreken van inzicht in lokale (dag)ontheffingen.

De handhaving werd tot medio 2009 hoofdzakelijk uitgevoerd met Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA's), hierdoor is de pakkans beperkt. Amsterdam is dit jaar als eerste gemeente gestart met handhaving met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR). Het effect hiervan op de nalevingcijfers is duidelijk zichtbaar. Naar verwachting zullen Utrecht, Den Haag en mogelijk ook Tilburg in de loop van 2010 ook met ANPR gaan handhaven. Ook in de andere milieuzones zal de handhaving gericht worden uitgevoerd, echter dit is en blijft een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

In de effectstudie wordt geconcludeerd dat een verbeterde naleving, hoger dan 90%, tot ongeveer 50% hogere luchtkwaliteitseffecten kan leiden.

Echter, na het gereedkomen van deze studie kreeg ik van TNO het signaal dat er sprake is van tegenvallende NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub>-emissies voor Euro-V vrachtauto's. Als gevolg hiervan zal het verwachte effect van de milieuzones voor NO<sub>2</sub>, ook met een verbeterde naleving, lager uitkomen dan de 50% uit de effectstudie. Dit geldt niet voor PM<sub>10</sub>.

Tot dusverre werden praktijkemissiefactoren modelmatig bepaald op basis van metingen in het laboratorium, waarbij de praktijk op de weg zo goed mogelijk werd gesimuleerd. TNO beschikt over een nieuwe techniek waarmee het sinds kort praktijkmetingen op de weg kan uitvoeren. Deze metingen wijzen nu uit dat vrachtwagens met een Euro-V motor op de buitenwegen en de snelwegen naar verwachting presteren, maar dat de prestaties in stadsverkeer sterk achterblijven bij de verwachtingen. Wel blijkt dat Euro-V voor NO<sub>2</sub> nog altijd beter presteert dan Euro-III, waarmee de milieuzone nog steeds bijdraagt aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

TNO heeft laten weten dat er geen aanleiding is om aan te nemen dat er een tegenvaller te verwachten is ten aanzien van fijnstof, omdat de NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub> reductietechnieken niet van invloed zijn op de PM<sub>10</sub>-emissies. Zodra de definitieve resultaten van het TNO-onderzoek bekend zijn zal ik de Kamer hier nader over informeren.

Ik heb de Europese Commissie reeds ondershands van de nieuwe inzichten op de hoogte gesteld, om te onderstrepen dat zulke verschijnselen via de ontwikkeling van de technische onderdelen van de Euro-VI norm, die nu in Brussel besproken worden, moeten worden uitgebannen.

De afgeronde effectstudie 2009 berust nu feitelijk op «oude» inzichten en het is nog niet geheel duidelijk wat de gevolgen zullen zijn van de nieuwe inzichten op de effectiviteit van de milieuzones of het NSL als geheel. Nadat de monitoringsgegevens, waarin locatiespecifiek het effect van milieuzonering gezien kan worden, in het najaar van 2010 gereed zijn zal duidelijk worden wat dit betekent voor het aantal luchtkwaliteitsknelpunten en/of er aanvullende maatregelen moeten worden ingezet.

De volgende aanscherping van de toegangseisen voor milieuzones vindt conform het convenant plaats op 1 januari 2010. Er mogen vanaf dan alleen vrachtauto's in de milieuzones met:

- Euro-IV motor of hoger;
- Euro-III motor met gecertificeerd roetfilter en jonger dan 8 jaar vanaf de datum van eerste toelating.

Ik teken hierbij aan dat Euro-IV motoren weinig voorkomen, omdat de meeste fabrikanten direct van Euro-III op Euro-V zijn overgestapt.

Uitgaande van de in de effectstudie gebruikte emissiefactoren en het huidige nalevingspercentage kan door de aanscherping in 2010 het effect op gemiddelde PM<sub>10</sub> concentraties worden gecontinueerd en het effect op gemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties verder toenemen. Hoeveel dit op basis van de nieuwe inzichten zal zijn zal in de monitoring tot uiting komen.

Dit alles leidt tot mijn conclusie dat de gemeenten goed op weg zijn met milieuzonering voor vrachtauto's als bijdrage aan het tijdig voldoen aan de luchtkwaliteitsopgaven van het NSL. In sommige gemeenten moet de naleving echter nog wel verbeterd worden.

### **Milieuzone bestelverkeer**

In mijn brief van 8 mei jl. (Kamerstuk 30 175, nr. 82) heb ik aangegeven dat een milieuzone bestelverkeer op dit moment niet opportuun is als gevolg van een verhoogde NO<sub>2</sub>-uitstoot bij Euro 3 bestelauto's. De betrokken partijen hebben de intentie uitgesproken om tot afspraken te komen over het op een later moment invoeren van een milieuzone bestelverkeer.

Onder coördinatie van mijn ministerie is er de afgelopen maanden hard gewerkt aan een intentieverklaring voor milieuzones voor bestelauto's met

rijk, gemeenten en bedrijfsleven. Hierin zijn procesafspraken vastgelegd ten behoeve van de invoering van de milieuzones voor lichte bedrijfsauto's (op zijn vroegst) per 1 juli 2013. Deze intentieverklaring ligt op dit moment ter ondertekening bij de betrokken partijen.

### **Milieuzone personenverkeer**

Op dit moment zijn er, na het besluit van Amsterdam eerder dit jaar om af te zien van een milieuzone voor personenauto's, geen gemeenten met het voornemen voor zo'n zone. Het lijkt mij dan ook niet het juiste moment om een onderzoek te starten naar de mogelijke effecten op milieu, economie en mobiliteit van een milieuzone voor personenauto's voor afzonderlijke steden indien luchtkwaliteitsnormen overschreden worden. Hiermee beschouw ik de motie Roemer/Roefs (31 305, nr. 48) op dit punt als afgehandeld.

Ten aanzien van de motie Koopmans (31 305, nr. 45) en de andere punten uit de motie Roemer/Roefs (31 305, nr. 48) kan ik u melden dat er interdepartementaal overleg plaatsvindt met onder andere mijn collega van VenW.

### **Sloopregeling**

In het kader van het economisch stimuleringspakket is op 29 mei jl. de nationale sloopregeling van start gegaan. Voor deze tijdelijke regeling is in totaal € 80 mln. beschikbaar, € 60 mln. vanuit het Rijk en € 20 mln. uit het fonds Autorecycling Nederland. De regeling heeft als doel de autobranche in Nederland te ondersteunen en daarnaast te zorgen voor een schonere lucht door de meest vervuilende auto's versneld van de weg te halen. Tot eind november zijn ruim 44 000 subsidieaanvragen ingediend bij SenterNovem en zijn evenzoveel auto's daadwerkelijk gesloopt. Vooraf was een inschatting gemaakt dat er dit jaar ongeveer 45 000 oude auto's onder de regeling gesloopt zouden worden. De regeling loopt nog tot uiterlijk 31 december 2010, maar met het huidige aanvraagtempo zal de regeling vermoedelijk rond de zomer van 2010 uitgeput zijn.

In de brief van 8 mei jl. heb ik aangegeven het te verwachten milieueffect te laten inschatten en tijdens de looptijd te laten evalueren. Op dit moment vindt deze tussentijdse evaluatie plaats, waarbij ondermeer onderzocht wordt of de aannames op basis waarvan vooraf een inschatting is gemaakt van het milieueffect correct zijn of aangepast moeten worden.

Een eerste analyse van het aantal gesloopte voertuigen laat zien dat er aanzienlijk minder bestelauto's en dieselpersonenauto's deelnemen aan de regeling dan verwacht. Hierdoor lijkt de verwachte PM<sub>10</sub> reductie lager uit te vallen dan eerder aangenomen. Daartegenover staat dat er aanzienlijk minder dieselveertuigen worden teruggekocht dan verwacht, wat tot een beter NO<sub>x</sub>-effect kan leiden dan verwacht. Een ander opvallend punt is het percentage nieuwverkopen, dat met 26% flink hoger ligt dan vooraf verwacht. Het is goed om te zien dat het hier vooral om relatief kleine en zuinigere modellen gaat, waardoor er CO<sub>2</sub>-winst geboekt kan worden.

Eén van de andere vragen vooraf was, hoe de autobranche en andere overheden met eigen regelingen zouden aansluiten bij de nationale sloopregeling. Ik kan u melden dat vrijwel alle importeurs in hun reclameuitingen de sloopregeling onder de aandacht brengen en dat tot op heden zowel Den Haag als Amsterdam een aanvullende subsidie beschikbaar hebben bovenop de nationale sloopregeling.

Naast bovengenoemde kopsubsidie hebben beide steden een sloop-premie beschikbaar waarvoor geen terugkoopeis geldt. Bij de nationale sloopregeling is echter bewust voor deze voorwaarde gekozen. Hiermee geeft het kabinet gestalte aan de doelstelling om de autobranche te ondersteunen naast het doel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Vanuit het milieuperspectief en ter voorkoming van oneigenlijk gebruik biedt deze voorwaarde de beste garantie dat de uitgekeerde premie een verbetering voor de luchtkwaliteit bewerkstelligt. Zonder de terugkoopeis van een schonere auto is het immers niet uit te sluiten dat de ontvanger van de premie in latere instantie de premie alsnog gebruikt om een even oude en vervuilende auto aan te schaffen.

Bij het opzetten van de regeling is getracht zo zorgvuldig mogelijk te werk te gaan. Het is dan ook goed om te vernemen dat de VROM Inspectie (VI) heeft geconcludeerd dat de regeling goed in elkaar zit. Slechts in incidentele gevallen is er sprake van, meestal onbewust, handelen in strijd met de regeling. Indien er aanwijzingen zijn dat er in strijd met de regeling wordt gehandeld, dan worden deze transacties direct nader onderzocht door SenterNovem, ARN dan wel de VI. De Officier van Justitie onderzoekt samen met de VI momenteel of er in een drietal zaken voldoende bewijs is om tot vervolging over te gaan wegens fraude. Tot op heden is er echter nog geen aanleiding geweest om de regeling direct aan te passen met het oog op tegengaan van fraude.

Voor het verkrijgen van een volledig beeld van zowel de milieueffecten als de economische effecten zal er na afloop van de regeling een eindevaluatie plaatsvinden. Zodra deze, naar verwachting najaar 2010, gereed is zal ik u hierover nader informeren.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer