

ONTWERPBESLUIT TER HARMONISATIE VAN MILIEUZONES



RAI Vereniging is verheugd over het ontwerpbesluit, want wij hebben er steeds voor gepleit om milieuzones te harmoniseren. Dit voorstel is een vooruitgang ten opzichte van de lappendeken die al was ontstaan. Dit maakt het voor reizigers en vervoerders eenvoudiger om zich vrij en zorgeloos te verplaatsen. De volgende stap is realistische geharmoniseerde regels voor toegang tot milieuzones in de EU. In dit position paper gaat RAI Vereniging ook in op het Amsterdamse Actieplan Schone Lucht, waarmee de hoofdstad afwijkt van het wettelijke twee-varianten-systeem.

Dit position paper is opgesteld voor de schriftelijke inbrengronde over het *Ontwerpbesluit ter harmonisatie van milieuzones* - mei 2019

RAI Vereniging is voor het instellen van milieuzones voor oudere diesels. Niet voor niets was RAI Vereniging actief deelnemer aan de IenW-werkgroepen 'Harmonisering milieuzones stadslogistiek' in 2017 en 'milieuzones personenvervoer en stadslogistiek' in 2018. Milieuzones kunnen leiden tot verjonging van het wagenpark, dus tot schonere, zuinigere en stillere voertuigen. Dat kan het verschil maken voor de inwoners van de stad. De voorgenomen harmonisering maakt mobiliteit onbezorgder voor bestuurders van personenauto's, bestelwagens en trucks. Dat is niet alleen plezierig voor de bestuurder die weet waaraan hij toe is, maar bovendien cruciaal voor het draagvlak van milieumaatregelen in het algemeen.

Wel is het van belang doel en middel van de milieuzone scherp te houden. Een milieuzone kan vooral bijdragen aan het realiseren van de EU-voorschriften voor **luchtkwaliteit**. Klimaatverandering en CO₂-reductie zijn mondiale uitdagingen, en die vragen om een andere aanpak dan lokale milieuzones. Voor een succesvolle milieuzone moeten belangen steeds worden afgewogen op basis van de beginselen effectiviteit en proportionaliteit. Daarnaast is voor de uitvoerbaarheid eenduidige bebording noodzakelijk. Dat benzineauto's, klassieke voertuigen en kampeerwagens van bewoners van de milieuzone in het voorstel worden vrijgesteld ziet RAI Vereniging als een voorbeeld van een deugdelijke afweging.

Bij invoering van een milieuzone voor personenauto's kunnen wel aanvullende maatregelen nodig zijn om alle reizigers onbelemmerde toegang tot de stad te blijven garanderen. Denk bijvoorbeeld aan ontheffingen voor mensen met een beperking, compensatie voor mensen die door de milieuzone aanzienlijk worden beperkt in hun mobiliteit of voor bewoners die worden genoodzaakt hun voertuig te vervangen of laten slopen.

RAI Vereniging juicht eveneens toe dat Nederland zich inzet om in Europees kader tot een oplossing te komen wat betreft handhaving. Dat bestuurders met een buitenlands kenteken bij overtreding nu meestal niet worden beboet is schadelijk voor het draagvlak onder Nederlandse ingezetenen.



MILIEUZONE AMSTERDAM 2030

Amsterdam is voornemens per 2030 alle benzine- en dieselveertuigen binnen de ring A10 te verbieden. RAI Vereniging is ondertekenaar van de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) en werkt samen met de industrie en andere partijen aan het bereiken van de daarin vastgelegde afspraken om tot emissieloze stadsdistributie te komen. Hybride voertuigen zijn daarbij, zeker in de beginfase, van grote waarde. RAI Vereniging heeft in het ontwerp-Klimaatakkoord toegezegd per 2030 alleen nog nieuwe emissieloze snorfietzen op de markt te brengen en heeft zich hardgemaakt voor een gunstige leaseregeling voor (elektrische) fietsen. Emissieloos vervoer heeft tenslotte de toekomst en voor de leden en RAI Vereniging is het niet meer dan natuurlijk die ontwikkelingen te omarmen.

Personenauto's

RAI Vereniging kan zich echter niet vinden in het onderdeel over emissieloze auto's in het Actieplan Schone Lucht. Amsterdam zet zichzelf hiermee buiten spel en doorkruist de afspraken op landelijk niveau die juist een te grote lappendeken voorkomen. Vanzelfsprekend wordt in de toekomst al het vervoer emissieloos. Daar werken de autoproducenten hard aan en er wordt door deze bedrijven fors geïnvesteerd in diverse technieken. Uiteindelijk worden deze voertuigen ook betaalbaarder en krijgen ze een groter kilometerbereik. Dat kan de emissieloze auto breder beschikbaar maken voor een breder publiek. Maar dan nog moet ook de laadinfrastructuur toereikend zijn, wat nog een uitdaging kan worden, zeker in aanmerking nemend dat in de nabije toekomst ook uitsluitend elektrisch gekookt en verwarmd gaat worden en meerdere branches willen elektrificeren. Voertuigen worden steeds schoner en zuiniger door EU-wetgeving, en het emissieloos moeten worden is afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs en in het Nederlandse ontwerp-Klimaatakkoord zien we dit ook terug.

Het gaat echter te ver om in 2030 alleen nog batterij-elektrische en waterstof-elektrische auto's toe te laten in Amsterdam. In de overgangperiode worden de komende jaren -naast elektrische auto's, allerlei zeer schone en zuinige (plug-in) hybrides, diesel- en benzineauto's geïntroduceerd, die uitstekend passen in een succesvol stedelijk luchtbeleid. Die auto's rijden in 2030 zeker nog rond. Alleen batterij-elektrisch en waterstof-elektrische auto's toelaten omwille van de luchtkwaliteit is niet nodig voor de luchtkwaliteit, noch voor de CO₂-uitstoot. Het zou zelfs averechts kunnen uitpakken als potentiële kopers, al wachtend op voldoende passend aanbod van elektrisch vervoer, de koop van een nieuwere schonere auto uitstellen. De gemiddelde leeftijd van de auto in Nederland is nu ruim elf jaar, en in 2030 zijn auto's dan ook bij lange na niet allemaal emissieloos. Dat de moderne diesels en benzineauto's van nu straks de stad niet meer in mogen, zorg er niet voor dat mensen opeens wél in staat zijn een emissieloze auto te kopen. Nog afgezien van het feit dat het aanbod van de meer bescheiden modellen en tweedehands nog goed op gang moet komen, zowel in aantallen als in modellen voor ieders smaak en portemonnee.



Handelingsperspectief en alternatieven

Mobiliteit is dermate belangrijk voor het leven en functioneren van mensen dat hieraan door Amsterdam niet zo ingrijpend getornd mag worden.

Pas als de reiziger volwaardige alternatieven ter beschikking krijgt zou van een verbod sprake kunnen zijn. Elektrische voertuigen kosten voorlopig meer dan benzine- of dieselveertuigen, en het aanbod van betaalbare modellen moet nog op gang komen, evenals de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen. De Amsterdamse plannen lijken zelfs hybride voertuigen uit te sluiten van toegang tot de stad, terwijl deze in de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) expliciet worden erkend als emissieloos. Die voertuigen kunnen op de korte termijn al emissievrij in steden rijden. Dat zou heel goed te regelen zijn via geo-fencing. Laadinfrastructuur voor trucks in steden bestaat overigens nog helemaal niet en ook waterstofstations zijn er mondjesmaat in Nederland.

De plannen veroorzaken een tweedeling tussen burgers en ondernemers die zich automobilititeit in de stad kunnen veroorloven enerzijds, en mensen voor wie dat niet mogelijk is anderzijds. Ook een tweedehands elektrische auto ligt niet zomaar binnen ieders bereik, ook in 2030 nog niet. Amsterdam zal onder ogen moeten zien dat niet iedereen zo eenvoudig de overstap naar elektrisch kan maken. Subsidies zijn kostbaar en wekken vaak weerstand op bij burgers die ook mét subsidie niet in staat zouden zijn de overstap naar elektrisch te maken.

Automobilisten die straks geen plaats meer krijgen in de stad moeten hun auto in ieder geval veilig kunnen parkeren in de buurt van de stad, om vanaf daar veilig, efficiënt en comfortabel 24 uur per dag verder te kunnen reizen naar hun bestemming in de stad. Dat verder reizen zal vaak plaatsvinden met een tweewieler. Naarmate de afstand tussen parkeerplaats en de bestemming in de stad groter wordt groter wordt zal dat vaker een elektrisch aangedreven tweewieler zijn. Faciliteiten om deze voertuigen veilig en comfortabel te stallen en makkelijk op te laden zijn dan ook van groot belang, zowel in de stad als op de autoparkeerlocaties buiten de stad.

Ook een veilige infrastructuur, waarin alle tweewielers voldoende ruimte krijgen is nodig. Dit betekent onder meer stevig investeren in nieuwe fietspaden en -stallingen, verwijderen van obstakels die eenzijdige ongevallen kunnen veroorzaken, en het wegnemen van andere risicofactoren en subjectieve onveiligheid.

Deelvoertuigen kunnen een rol spelen, maar vooral in de spits willen mensen de zekerheid dat ze tijdig op hun bestemming komen, terwijl juist dan de kans op misgrijpen bestaat. Dit is een aandachtspunt waarmee de gemeente serieus rekening zal moeten houden.

Een milieuzone die uitgaat van 100% emissieloos vervoer noodzaakt tot slot eveneens tot een vlekkeloos functionerend, betaalbaar en veilig openbaar vervoer, met voldoende capaciteit, bereik en flexibiliteit, zowel binnen de stad als vanaf parkeerlocaties buiten de stad.