

# Collegebesluit

Collegevergadering: 25 januari 2021

Zaaknummer : 959498  
Team : Ruimtelijk Beleid Heemstede  
Portefeuillehouder : N.F. Mulder  
Openbaarheid : Actief openbaar

## ONDERWERP

Uitvoering motie “Milieuzone vrachtverkeer”

## SAMENVATTING

De motie “Milieuzone vrachtverkeer” is op 19 februari 2021 door de gemeenteraad aangenomen. In deze motie wordt het college opgeroepen te onderzoeken of het instellen van een milieuzone in het centrum van Heemstede mogelijk is, en of dit later opgeschaald kan worden naar een zero-emissie zone in het centrumgebied. Dit collegebesluit is de uitvoering van deze motie.

## JURIDISCH EN BELEIDSKADER

- **Wet Milieubeheer**; waarin de verschillende normen voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn vastgelegd;
- Het **Klimaatakkoord**; waarin de basis voor ZE-zones is vastgelegd;
- Het **Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2022 - 2023**; waarin is opgenomen dat het Schone Luchtakkoord (SLA) wordt ondertekent;
- De **Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland en IJmond 2021 – 2023**; waarin als prioriteit het inzetten op ‘ZE-mobiliteit voor stadslogistiek’ is opgenomen.

## BESLUIT B&W

1. Uitvoering te geven aan de motie Milieuzone vrachtverkeer (d.d. 19 februari 2021);
2. Dit besluit voor te leggen aan de commissie Ruimte om over de uitvoering van de motie haar zienswijze kenbaar te maken en de motie hierbij af te doen (B-stuk).

## AANLEIDING

Op 19 februari 2021 heeft de gemeenteraad van Heemstede een motie aangenomen waarin de wens wordt geuit om het doorgaande zware vrachtverkeer door Heemstede te weren. Het weren van deze voertuigen kan leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit, een gezonder leefmilieu, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, minder overlast door lawaai en trillingen en toegenomen verkeersveiligheid in de gemeente.

In deze motie wordt opgeroepen om te onderzoeken of het instellen van een milieuzone in het centrum van Heemstede mogelijk is, en of dit later opgeschaald kan worden naar een zero-emissie zone in het centrumgebied. Aangezien de gemeente Haarlem per 2022 een milieuzone voor vrachtvoertuigen heeft ingesteld, kan wellicht met Haarlem worden opgetrokken om kosten te besparen en de organisatie te vereenvoudigen.

We hebben Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) opdracht gegeven een eerste verkenning te verrichten naar de mogelijkheden van het weren van zwaar

vrachtverkeer. De als bijlage opgenomen rapportage geeft de resultaten van deze verkenning weer.

## MOTIVERING

Door het college is in beeld gebracht of het instellen van een milieuzone in het centrum van Heemstede voor vrachtverkeer mogelijk is. Uit het onderzoek met RHDHV blijkt dat:

1. de juridische onderbouwing voor een milieuzone in Heemstede lastig is;
2. de inzet op een 'Zero Emissie (ZE)-zone' effectiever is;
3. als mogelijk alternatief een combinatie van instrumenten ingezet kan worden om overlast van logistiek vervoer te verminderen.

### *Ad. 1 Milieuzone is juridisch nauwelijks haalbaar*

In Nederland moet voor de invoering van een milieuzone vooral de luchtkwaliteit (en de verbetering daarvan) goed onderbouwd moet worden. In Heemstede ligt een dergelijke onderbouwing vanuit luchtkwaliteit niet voor de hand. De luchtkwaliteit is dermate goed dat nergens de Europese normen worden overschreden. De concentraties fijnstof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) zijn door de jaren heen in Heemstede gemeten door Omgevingsdienst IJmond en RIVM. Hieruit is gebleken dat op de meetlocatie Heemstede aan de Europese luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan.

De grondslag voor een milieuzone is het verbeteren van luchtkwaliteit. Op het moment dat de luchtkwaliteit relatief goed is (dat wil zeggen: geen wettelijke knelpunten) is het invoeren van een milieuzone juridisch ingewikkeld. Er moet dan worden aangetoond dat met invoering van de zone de luchtkwaliteit zal verbeteren. Dit kan eventueel als onderdeel van een breder maatregelpakket rondom luchtkwaliteit. Bovendien moet de maatregel ingebed zijn (en voortvloeien uit) een beleidsopgave. Een dergelijk knelpunt met bijbehorende opgave op het gebied van luchtkwaliteit is in Heemstede niet expliciet geformuleerd. Ook de effectiviteit van een milieuzone ten opzichte van een ZE-zone is relevant. Met een ZE-zone zijn de te verwachten effecten op luchtkwaliteit én andere indicatoren, zoals geluid en klimaat groter. Een ZE-zone ligt ook om die reden meer voor de hand voor Heemstede.

### *Ad 2. Inzetten op ZE-zone voor stadslogistiek is effectiever*

Bij wet is geregeld dat gemeenten vanaf 2025 de mogelijkheid krijgen om een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtvoertuigen in te stellen. Daar mogen alleen bestel- en vrachtvoertuigen rijden die geen uitlaatmissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. De basis voor deze zones is vastgelegd in het Nederlandse Klimaatakkoord.

De ZE-zone sluit aan bij ambities van de gemeente Heemstede, met name de bijdrage aan leefbaarheid. Er zijn raakvlakken met gemeentelijke en regionale beleidsdoelstellingen zoals het stimuleren van elektrisch vervoer, elektrische stadsdistributie, een aantrekkelijk centrum, en het stimuleren van goede en duurzame bevoorrading. Bovendien zijn veel steden in de regio bezig, zoals Haarlem, Amsterdam, Haarlemmermeer, Leiden, Utrecht, Zaanstad en Hoorn die een ZE-zone willen invoeren. Heemstede zal zoals eerdergenoemde gemeenten niet verplicht worden om een ZE-zone in te voeren (in tegenstelling tot G40-gemeenten), maar kan meeliften op de opgedane kennis vanuit deze gemeenten.

# Collegebesluit

Collegevergadering: 25 januari 2021

Qua effecten van de zone ligt de motievariant (gericht op centrum) het meest voor de hand. Het draagvlak van deze ZE-zone binnen de politiek en de maatschappij dient nader verkend te worden. Een grote zone heeft meer effect maar ook meer kosten. Een grotere zone is economisch gezien iets efficiënter en effectiever. Draagvlak is daarbij van groot belang. Voor de juiste omvang van de zone is voldoende draagvlak dan ook minstens zo relevant als verwachte effecten. In het vervolgproces kan dit verder worden onderzocht. De afweging hangt af van de doelen: voor een kostenefficiënte zone is een kleinere zone te overwegen, om de transitie verder aan te jagen is een grotere zone te overwegen.

### *Ad 3. Mogelijk alternatief: combinatie van instrumenten om overlast van logistiek vervoer te verminderen*

Voor Heemstede kan de overweging worden gemaakt om een combinatie van verschillende instrumenten in te zetten om zo de logistieke bewegingen in het centrum te verminderen, dan wel te verduurzamen. Zo kan gekozen worden om een vrachtwagenverbod of venstertijden in de winkelstraat in te stellen, in combinatie met privileges voor leveranciers die bevoorraden met een zero-emissie voertuig. Dit kan, maar is niet beperkt tot het geven van ruimere venstertijden of het bieden van gunstigere privileges of parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen. Op deze manier kunnen ondernemers gestimuleerd worden tot het gebruik van duurzamere voertuigen voor de bevoorrading in de binnenstad. Een overzicht van algemene gemeentelijke instrumenten is te vinden in tabel 2 van het bijgevoegde rapport.

Het ministerie van I&W heeft het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) geïnitieerd om gemeenten verder op weg te helpen met de implementatie van zero-emissiezones en in kaart te brengen welke andere maatregelen genomen kunnen worden om tot zero-emissie stadslogistiek te komen. Het vervolgen van een onderzoek naar de mogelijkheden kan met een zogenoemde 'SPES-subsidie'.

### **FINANCIËN**

De kosten voor de uitvoering van motie 'Milieuzone vrachtverkeer' zijn gedekt uit de gelden voor het Uitvoeringsprogramma van de Nota Duurzaam Heemstede 2020-2024.

### **PLANNING/UITVOERING**

Het college geeft uitvoering aan de motie Milieuzone vrachtverkeer door het uitgevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van het instellen van een milieuzone voor te leggen aan de commissie Ruimte.

### **PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE**

Met ondernemers uit de BIZ Heemstede Centrum is een eerste gesprek gevoerd over de mogelijke voor- en nadelen van de invoering van maatregelen, waaronder een ZE-zone. Ook is gesproken over bijeffecten zoals het terugdringen van overlast en meer sturing op bestel- en vrachtvoertuigen in het gebied. De ongeveer 200 ondernemers van BIZ Heemstede Centrum hebben in het BIZ-plan 2021 - 2025 als doelen onder meer aangegeven de verkeersveiligheid en de uitstraling van de openbare ruimte te willen verbeteren. Voorbeelden van deze uitwerkingen zijn minder bewegingen in het gebied door collectieve afvalinzameling,

# Collegebesluit

Collegevergadering: 25 januari 2021

implementeren van tijdsloten voor vracht- en bezorgverkeer, en een collectieve bezorgdienst, met behoud en zo mogelijk uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Bij een vervolg is het nader verkennen van maatschappelijk draagvlak noodzakelijk. Daaronder wordt in elk verstaan het overleg met omwonenden en belanghebbenden, zoals lokale ondernemers en vervoerders.

## **DUURZAAMHEID**

De verkenning heeft in beeld gebracht over welke instrumenten de gemeente beschikking heeft, om in te zetten om zo de logistieke bewegingen in de stad te verminderen. De in het onderzoek geschetste ZE-zone heeft ook een effect op de luchtkwaliteit. Voor veel gemeenten met een milieuzone (onder andere Utrecht, Rotterdam en Amsterdam) is luchtkwaliteit dan ook een argument om een ZE-zone in te voeren. Uitstootvrije bestel- en vrachtvoertuigen stoten geen luchtverontreinigende stoffen uit. De invoering van ZE-zones leidt tot versnelde verschoning van wagenpark dat voor stadslogistiek wordt ingezet. De uitstoot van schadelijke stoffen neemt af. Dit leidt tot een gezonder leefklimaat en minder schade aan kwetsbare ecosystemen.

## **BIJLAGEN**

- Rapport 'Duurzame logistiek vrachtverkeer Heemstede'