



# Schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam

Ontwerp Koersnota Luchtkwaliteit







# Schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam

Ontwerp Koersnota Luchtkwaliteit

**Datum**

27 november 2014



## Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1      <b>Ambitie</b></b>	<b>6</b>
<b>2      <b>Nieuwe maatregelen</b></b>	<b>9</b>
<b>3      <b>Mogelijkheden voor een samenhangend pakket</b></b>	<b>15</b>
<b>4      <b>Middelen</b></b>	<b>17</b>
<b><i>Bijlage 1 Enkele maatregelen en effecten (bij invoeren in 2015)</i></b>	<b>17</b>
<b><i>Bijlage 2 Stikstofdioxide en elementair koolstof</i></b>	<b>18</b>
<b><i>Bijlage 3 Informatie milieuzonering</i></b>	<b>20</b>



## Inleiding

In de afgelopen jaren is hard gewerkt om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren door middel van een groot aantal maatregelen. Er zijn grote stappen gezet, maar we zijn er nog niet.

De basis voor (en urgentie van) inzet ter verbetering van de luchtkwaliteit komt voort uit twee zaken. Het belangrijkste is de ambitie van het college ten aanzien van het verbeteren van de gezondheid van onze inwoners. Daarnaast is er de Europese regelgeving in het kader van de luchtkwaliteit. In de EU-regelgeving zijn normen opgenomen voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Doordat in Nederland een directe koppeling bestaat tussen besluitvorming over ruimtelijke plannen en Europese normen, resulteerde dit in de zogenaamde 'bouwstop'. Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft Nederland uitstel gekregen voor het moment dat aan de normen moet worden voldaan; voor NO<sub>2</sub> geldt dat uitstel tot in 2015. Het NSL wordt ook door de Raad van State erkend als voldoende onderbouwing/garantie dat tijdig aan de normen zal worden voldaan. Daarmee was de bouwstop van de baan.

Voor NO<sub>2</sub> is nu aannemelijk dat in Rotterdam niet overal tijdig aan de norm zal worden voldaan; er resteren nog veel knelpunten. Daarmee ontstaat opnieuw een risico in de procedures voor ruimtelijke plannen. De oorzaak hiervan ligt zowel bij tegenvallers bij de uitstoot in praktijkomstandigheden van de nieuwere typen automotoren, als bij de bijdrage vanuit bronnen zoals de scheepvaart, de glastuinbouw en de rijkswegen.

Om alle knelpunten voor NO<sub>2</sub> in Rotterdam in het komend jaar op te lossen met maatregelen die we zelf kunnen nemen, zouden zeer vergaande maatregelen zijn vereist. Globale berekeningen wijzen uit dat plaatselijk dan tot ruim 50% van alle verkeer zou moeten verdwijnen. Zeker omdat deze afname al in het komend jaar zou moeten worden gerealiseerd zouden de maatschappelijke effecten onacceptabel zijn. Desalniettemin zetten wij ons voluit in om de luchtkwaliteit zo veel mogelijk te verbeteren, vanuit twee redenen. De eerste is dat de gezondheid van Rotterdammers ons zeer aan het hart gaat. De luchtkwaliteit is namelijk een belangrijke oorzaak van de slechtere gezondheid van de Rotterdammer in vergelijking met andere Nederlanders. Het college blijft daarom stevig inzetten op de aanpak van de luchtkwaliteit, zodat de stad schoner en gezonder wordt. Dat is in het belang van alle Rotterdammers en zal ook inzet van veel Rotterdammers vragen. De tweede reden is dat deze inzet in lijn is met de geest van de wet- en regelgeving, wat mogelijk kan helpen in procedures bij de Raad van State. Wij hebben voor de komende jaren € 11,7 miljoen vrijgemaakt.

De gemeentelijke inzet richt zich hoofdzakelijk op hetgeen binnen onze invloedssfeer ligt; dat betreft met name de bijdrage van het stedelijk verkeer. Naast onze eigen inzet werken we intensief samen met het Rijk en onze partners om ook de achtergrondconcentratie die buiten de directe invloedssfeer van Rotterdam ligt aan te pakken.

Dit is in lijn met het eerdere besluit om het luchtbeleid niet langer alleen te richten op het voldoen aan de Europese normen voor fijnstof en stikstofdioxide, maar de focus te leggen op het verbeteren van de gezondheid van de Rotterdammers. De beste indicator voor de gezondheidseffecten door



luchtverontreiniging is elementair koolstof<sup>1</sup> (EC). EC is daarom gekozen als belangrijke parameter binnen het beleid en dus ook bij keuze voor de maatregelen. Overigens hebben verkeersmaatregelen veelal een effect op zowel de NO<sub>2</sub>- als de EC-concentratie.

Het college heeft een hoge ambitie en realiseert zich, dat het deze ambitie niet alleen kan realiseren. Naast politiek draagvlak is ook draagvlak en medewerking nodig bij onze partners en stakeholders. Het gaat niet alleen om concrete maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, maar ook om een andere insteek voor de mobiliteit in de stad. We betrekken bij het uitwerken van maatregelen in een vroegtijdig stadium de transportsector, ondernemers en bewoners(organisaties). Voor een aantal maatregelen is al eerder een uitgebreide consultatie gestart; dit is bijvoorbeeld het geval voor de transportsector. In dit kader heeft deze sector mogelijke maatregelen aangedragen die deels ook zijn ingevoerd.

Met deze nota wordt aan uw raad een nieuw perspectief voor de stad voorgelegd, waarbij wordt aangegeven wat op korte en op lange termijn aan verbetering van de luchtkwaliteit, en daarmee ook de leefomgeving, wenselijk is. Er zijn twee voorbeeldpakketten aan maatregelen opgenomen (op hoofdlijnen), waarmee een grote stap op weg naar deze verbetering kan worden gezet. Parallel hieraan wordt de nieuwe Rotterdamse Mobiliteitsagenda ontwikkeld, waarin verbeteren van de leefomgeving één van de doelstellingen wordt.

We baseren de keuze voor een nieuw maatregelenpakket op de laatste inzichten van maatregelen en op de evaluatie van de maatregelen waartoe al eerder was besloten.

---

<sup>1</sup> Elementair koolstof, afgekort EC. Meer uitleg in bijlage 2



# 1 Ambitie

In de Stadsvisie 2030 is de basis gelegd voor een aantrekkelijke stad met een sterke economie. Met name de binnenstad moet een aantrekkelijk verblijfsgebied voor inwoners en bezoekers zijn. Daarbij speelt de kwaliteit van de leefomgeving een zeer belangrijke rol (bijvoorbeeld verkeer, luchtkwaliteit, groen, schoon). Voor een stad die aantrekkelijk wil zijn om in te wonen en te werken, is een goede milieukwaliteit en een gezonde leefomgeving onontbeerlijk. Voor doelgroepen die we in de stad willen houden, zoals de jonge gezinnen, is gezondheid een belangrijk aspect bij de keuze van hun woonomgeving. Verder verbetert de stad het vestigingsklimaat voor ondernemers en bedrijven door een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid te bieden en slimme oplossingen voor logistiek te bevorderen.

De Rotterdamse economie is gebaat bij investeringen die zowel ten goede komen aan de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners en bezoekers als ook de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat voor bedrijvigheid. Het verbeteren van de luchtkwaliteit is daarbij een voorwaarde. De focus op het stimuleren van met name duurzame investeringen past hierbij. Uiteraard is al veel in gang gezet; zo is bijvoorbeeld in 2012 de Beleidsregel Buitenklimaat vastgesteld, om te voorkomen dat nieuwe scholen en kinderopvang worden gevestigd op de meest ongezonde locaties wat betreft luchtverontreiniging.

De verbetering van de luchtkwaliteit leidt tot een beter imago van Rotterdam en tot het in de pas blijven met de andere grote steden die ook actief inzetten op verbetering van de luchtkwaliteit. Met de expliciete focus op gezondheid als bepalend voor de koers in relatie tot de luchtkwaliteit, loopt Rotterdam voorop. Daarbij versterkt onder andere de uitvoering van een Green Deal-pilot in het kader van duurzame stedelijke distributie het imago als innovatieve gemeente met veel kennis in het kader van een duurzame economie.

Ons perspectief voor de luchtkwaliteit in onze stad luidt:

**“Een aantrekkelijke stad is een levendige, schone en gezonde stad. Verbetering van de luchtkwaliteit, en daarmee van de gezondheid van Rotterdammers en de kwaliteit van de leefomgeving, is daarbij heel belangrijk. De maatregelen zijn gericht op het steeds verder terugdringen van de blootstelling aan elementair koolstof (EC, de beste indicator voor gezondheidseffecten door luchtverontreiniging) en op het verlagen van de concentraties NO<sub>2</sub> (wettelijke norm). Om dit te bereiken zijn (structurele) veranderingen noodzakelijk. Er zijn maatregelen die al op korte termijn effect hebben (en voorsorteren op de toekomst) en maatregelen die op lange termijn effect hebben gebaseerd op een structurele verbetering. De voorkeur ligt bij maatregelen met een generiek werkend, brongericht karakter.**

**De belangrijkste bron binnen het stedelijk gebied is gemotoriseerd verkeer. Daarom richt de aanpak zich met name op de verduurzaming van de mobiliteit, onder meer via inzet op verschonen van verkeer en aanpassingen in de verkeerscirculatie. Een samenhangend pakket van maatregelen is nodig, gericht op een combinatie van stimuleren (van schoner), sturen (tegengaan van te vies) en faciliteren van alternatieve keuzes.”**



We vertalen dit perspectief in een aantal doelstellingen gericht op verminderen uitstoot:

- De concentratie elementair koolstof als gevolg van de verkeersbijdrage (gemiddeld 0,75 µg/m<sup>3</sup>) versneld te doen afnemen met 40 procent in deze collegeperiode (t.o.v. 2014). De totale concentratie EC is nu circa 1,5 µg/m<sup>3</sup>;
- Het gemeentelijk wagenpark is in 2018 25% 'schoner'.

Naast deze doelstellingen hebben de partners van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, waar de gemeente Rotterdam er één van is, zich reeds gecommitteerd in 2020 'zero emission stadslogistiek' te realiseren, dus geen uitstoot meer van schadelijke stoffen.

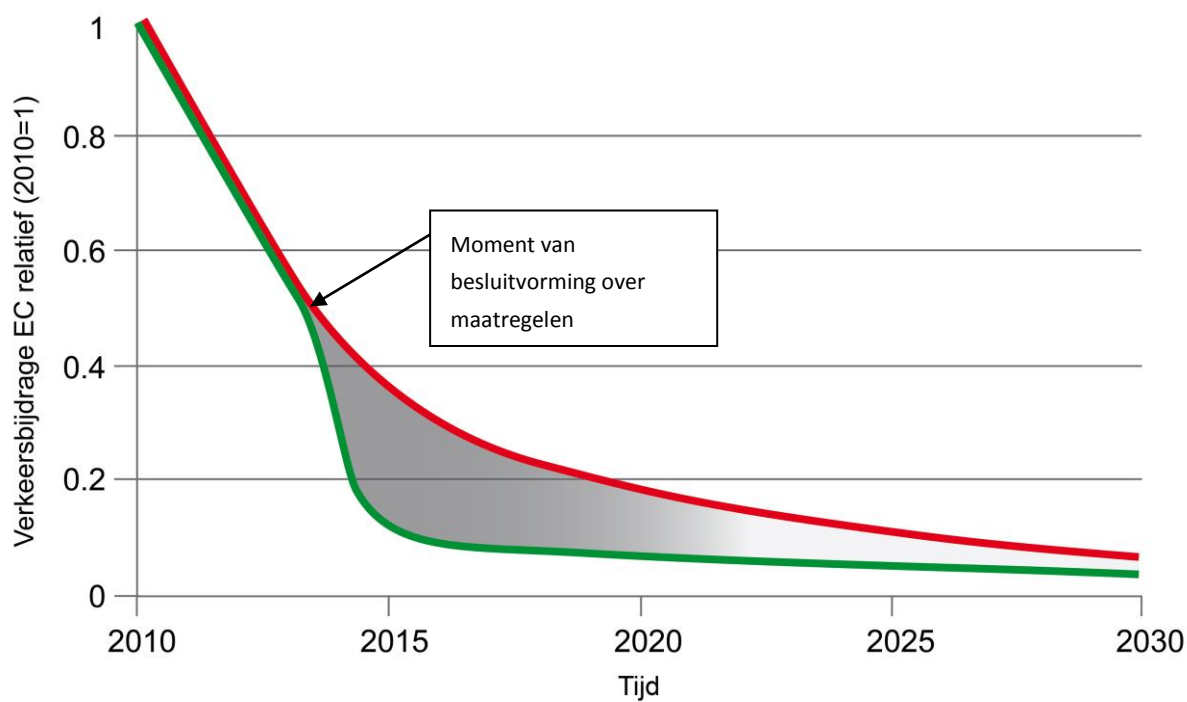
Zonder nieuwe maatregelen zal naar verwachting pas in 2022 aan de norm voor NO<sub>2</sub> worden voldaan. Wanneer bovengenoemde doelstellingen zullen worden gerealiseerd zal voor NO<sub>2</sub> enkele jaren eerder aan de norm worden voldaan, zodat de risico's voor de ruimtelijke plannen worden beperkt.

We volgen jaarlijks het verloop van de EC-concentratie via metingen en berekeningen. Tegelijk met de jaarlijkse Monitoringsrapportage NSL zal hierover worden gerapporteerd. Daarmee kunnen wij de Raad en de samenleving inzicht geven in de ontwikkelingen en kan zonodig worden bijgestuurd.

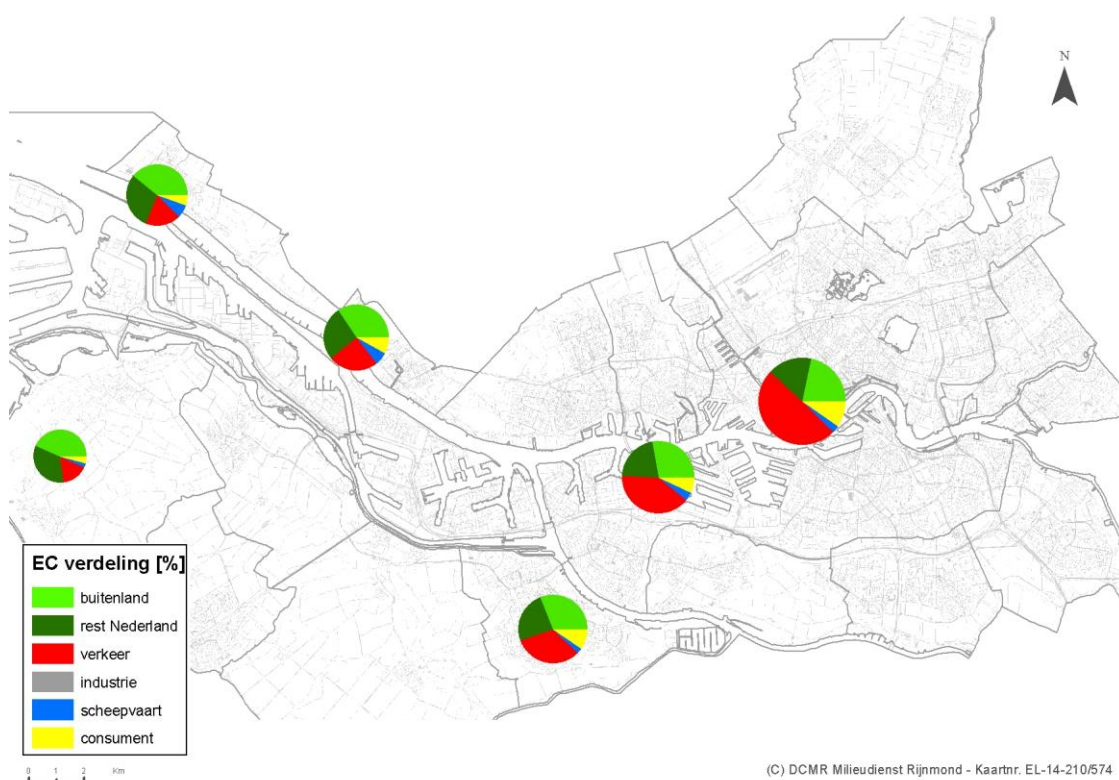
#### *Elementair koolstof*

In onderstaande grafiek is te zien hoe de verkeersbijdrage voor EC in het stedelijk gebied zich in de afgelopen jaren globaal heeft ontwikkeld en een indicatie van de ontwikkeling zonder nieuwe maatregelen (de rode lijn). Inzet voor nieuwe maatregelen eind dit jaar/begin 2015 is, dat de verkeersbijdrage voor EC al eerder het indicatieve niveau van 2030 benadert (de groene lijn). Het gearceerde oppervlak is een maat voor de meerwaarde als gevolg van nieuwe maatregelen voor de gezondheid van de Rotterdammers. Uitstel van nieuwe maatregelen of keuze voor maatregelen met beperkte impact, zal de meerwaarde verkleinen. Met name voor het donker gearceerde deel is de meerwaarde namelijk aanmerkelijk.





Figuur 1. *Indicatief* beeld van het effect van maatregelen op de verkeersbijdrage voor EC in de tijd



(C) DCMR Milieudienst Rijnmond - Kaartnr. EL-14-210/574

Figuur 2. *Relatieve verdeling naar bronnen voor EC, 2013. De grootte van de taartdiagram verbeeldt de concentratie EC in de lucht*



## 2 Nieuwe maatregelen

Er is een groot aantal maatregelen denkbaar die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. In deze nota treft u het overzicht van de maatregelen op hoofdlijnen. Daarbij zijn er maatregelen die nu kunnen worden ingezet, waarvan sommige al op korte termijn realiseerbaar zijn en direct een bijdrage leveren. Andere maatregelen richten zich op beleidsaanpassingen in het mobiliteitsbeleid voor de stad en hebben meer tijd nodig tot realisatie; deze zorgen voor een verbetering op de langere termijn.

Om het maatregelenpakket te kunnen beoordelen, hanteren we een aantal criteria die gelden voor het pakket als geheel, te weten:

- bijdragen aan het bereiken van de lange termijn doelstellingen;
- effect op vermindering (van blootstelling aan) concentratie en/of uitstoot EC;
- effect op vermindering (van blootstelling aan) concentratie en/of uitstoot NO<sub>2</sub>;
- balans in pakket tussen maatregelen die verplichten, die uitnodigen en die alternatieve vervoerskeuzes faciliteren;
- voorkeur voor brongerichte maatregelen met generieke werking;
- balans in verdeling van lusten en lasten tussen doelgroepen;
- de haalbaarheid van de maatregel (maatschappelijk/financieel);
- de gemeente moet de maatregel zelf kunnen nemen;
- resultaat voor Rotterdammers in de huidige collegeperiode.

We verdelen de maatregelen enerzijds in maatregelen die we direct kunnen oppakken en die bijdragen aan resultaten op relatief korte termijn en anderzijds maatregelen met een langer perspectief die bijdragen aan structurele veranderingen die het behalen van de lange termijn doelstellingen mogelijk maken.

<b>Maatregelen met resultaat op korte termijn</b>	<b>Maatregelen met resultaat op langere termijn</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Uitbreiden milieuzone</li><li>▪ Stadslogistiek (Green Deal Zero Emission)</li><li>▪ Doorzetten en uitbreiden sloopregeling</li><li>▪ Plaatsing laadpalen</li><li>▪ Verschonen brandstoffen (OV en binnenvaart)</li><li>▪ Verschonen gemeentelijk wagenpark</li><li>▪ Uitvoeren Beter Benutten maatregelen (o.a. wegnemen knelpunten fiets in binnenstad)</li><li>▪ Prioriteit voor de fiets</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Bewegwijzering 'schone' fietsroutes</li><li>▪ Aanpassing verkeerscirculatie (binnen) stad op basis van nieuw stedelijk verkeersplan</li><li>▪ Bij nieuwe busconcessie inzetten op minimale emissie, waar mogelijk elektrisch</li></ul>

Er wordt ook gewerkt aan bewustwording en gedragsverandering: Rotterdammers worden bijvoorbeeld gestimuleerd om – in ieder geval voor korte ritten – de keuze te maken voor schoner vervoer (fietsen, wandelen, openbaar vervoer) (zie pag. 11).

In het programma Luchtkwaliteit wordt daarnaast financiële ruimte gemaakt om maatschappelijke en bewonersinitiatieven te kunnen ondersteunen.



## Staalkaart van maatregelen met effecten op de korte termijn

### ***Uitbreiden milieuzone***

Milieuzones zijn inmiddels geen onbekend fenomeen meer. In Nederland worden naast Rotterdam milieuzones toegepast in Amsterdam, Utrecht, Den Haag en zo'n 10 andere steden. Buiten Nederland komen milieuzones ook voor in Duitsland (tientallen steden), België (in Antwerpen vanaf 2016), Denemarken (5 steden) en circa 15 andere Europese landen. Milieuzonering is een generieke maatregel waarvan de effecten op de leefomgeving aan de hele stad ten goede komen. In het gebied van de milieuzone zelf is het effect maximaal, maar ook in het omringende gebied treedt een verbetering op. Naast een positief effect op de concentratie NO<sub>2</sub> zal er met name een positief effect zijn op de concentratie EC. De huidige milieuzone kan zowel worden uitgebreid door vergroting van het gebied (zie kaartbeeld in bijlage 4) als door verruiming van de categorieën voertuigen en door aanscherping van de toegangseisen. Er is een groot aantal varianten mogelijk, ook voor wat betreft fasering. Wij stellen ons de mogelijkheden voor uitbreiding (voor dieselmotoren) als volgt voor:

#### Voor vrachtauto's:

- Per juli 2015 geografische uitbreiding van huidige milieuzone met toegangseis minimaal EuroIV tot:
  - binnen de ring (globaal) of
  - binnen de ring ten noorden van de Maas (incl. de stedelijke oeververbindingen)
- In juli 2016 toegangseisen aanscherpen tot minimaal EuroVI

#### Voor bestelauto's:

- In juli 2015 instellen milieuzone minimaal Euro3 (net als in Utrecht) voor gebied binnen de ring ten noorden van de Maas (incl. de stedelijke oeververbindingen)
- In juli 2016 toegangseisen aanscherpen tot minimaal Euro4

#### Voor personenauto's:

- In juli 2016 instellen milieuzone minimaal Euro3 (net als in Utrecht) voor centrumgebied
- In juli 2017 toegangseisen aanscherpen tot minimaal Euro4

Daarnaast is een optie voor benzinevoertuigen (personen- en bestelauto's) als toelatingseis minimaal Euro1 te hanteren.

Bij de uitwerking zal nog worden nagegaan of een alternatieve toegangseis zou kunnen zijn dat een affabriek roetfilter op de auto aanwezig is. Dit levert een grote bijdrage aan het verlagen van de EC-concentraties, maar doet minder voor het verlagen van de NO<sub>2</sub>-concentraties.

De maatregelen milieuzonering en sloopregeling vullen elkaar goed aan. Het zijn de wortel en de stok om het wagenpark in Rotterdam versneld te verschoneren. De bestaande sloopregeling kan de gevolgen van uitbreiding van de huidige milieuzone voor de Rotterdamse eigenaren van bestel- en personenauto's verzachten, maar dat kan alleen zolang de regeling nog loopt, tot eind 2015. Eventuele verlenging van de sloopregeling in 2016 en verder zal worden bezien in het licht van het uiteindelijke maatregelenpakket.

Zeer waarschijnlijk komt er voor eigenaren van bestelauto's in de randgemeenten rondom de G4 een landelijke stimuleringsregeling voor aanschaf van een schonere bestelauto; de verwachting is dat deze regeling in ieder geval zal gaan gelden daar waar een milieuzone voor bestelauto's is of wordt ingevoerd.



Bij uitbreiding van de huidige milieuzone zal handhaving plaatsvinden met behulp van camera's. Verder zullen net als nu geldt, ontheffingen mogelijk zijn om ongewenste effecten, zoals faillissementen te voorkomen.

Wanneer ervoor gekozen wordt om voor de uitbreiding van de milieuzone voor bestelauto's aansluiting te zoeken bij de regeling in Utrecht qua toegangseisen, kunnen ook Euro3 bestelauto's de milieuzone binnenrijden. Het rendement van de maatregel is dan minder: de EC- en NO<sub>2</sub>-reductie vallen dan lager uit.

Meer informatie over milieuzones is te vinden in bijlage 3.

### ***Faciliteren van duurzame, logistieke distributieoplossingen vanuit de markt***

Uitwerken en uitvoeren van de recent ondertekende Green Deal Zero 010 Emission Stadslogistiek. Deze is ondertekend door de gemeente Rotterdam, TNO en regionale koplopers uit de transportsector. De Green Deal heeft als doel om in 2020 de stadslogistiek in de binnenstad van Rotterdam emissievrij te laten zijn. Door de bevoorrading van winkels in 2020 grotendeels met elektrische voertuigen te doen en dit beter te spreiden over de dag zijn er grote voordelen te behalen voor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Zo wordt de Rotterdamse binnenstad een stuk schoner. De maatregelen in de Green Deal 010 ZES zijn verdeeld in drie sporen:

1. schone(re) oplaad- en voertuigtechniek
2. efficiëntere logistiek oplossingen
3. verbeteren gedrag chauffeurs.

### ***Doorzetten en uitbreiding sloopregeling***

Het Rijk heeft besloten dat de middelen vanuit het NSL een jaar langer beschikbaar blijven. Dat betekent dat de huidige sloopregeling kan worden voortgezet in 2015. Dit is gezien het succes van de maatregel zeer wenselijk; ingeschat wordt dat eind december circa 3.000 aanvragen zijn ingediend (13 % van de voor de regeling in aanmerking komende personen- en bestelauto's in Rotterdam). We verwachten nog extra aanvragen voor een bijdrage wanneer wordt besloten tot het uitbreiden van de milieuzone in de stad. Het voorstel is het totaal voor de sloopregeling nu beschikbare bedrag gelijk te houden.

### ***Plaatsing laadpalen voor elektrisch vervoer***

Elektrische auto's zijn over het geheel genomen (aanschaf en gebruik) nog steeds duurder dan auto's op basis van traditionele brandstoffen. Via een opslag op de energiekosten betalen gebruikers mee aan de kosten van laadpalen. De verwachting is dat het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer circa in 2019 door de markt gedragen wordt in een sluitende business case. Voorgesteld wordt te onderzoeken hoe de markt deze opgave versneld kan oppakken, terwijl we tegelijkertijd het gebruik van elektrisch vervoer een impuls geven door vraaggericht bij te blijven dragen aan het plaatsen van laadpalen. Vanuit de luchtkwaliteit en de benodigde omschakeling naar schonere voertuigen blijft de impuls via de laadpalen zeker nog nodig.

Als maatregel stellen we daarom voor nu alleen te besluiten tot een gemeentelijke bijdrage tot 2016. N.a.v. het lopende onderzoek kan eind 2015 besloten worden over eventueel vervolg.



### ***Verschonene brandstoffen bij gemeentelijke vrachtwagens, bussen en binnenvaart***

Voor de gemeentelijke vrachtwagens, stadsbussen en contractvervoer in opdracht van de gemeente kan, vooruitlopend op vervanging door schonere typen, reeds de komende jaren een reductie van de uitstoot worden gerealiseerd door over te stappen op de schonere brandstoffen, zoals Gas to Liquid (GTL) en CNG/LNG. Voor gebruik van GTL is geen aanpassing van de motoren nodig, maar het is duurder dan de reguliere brandstof. Een belemmering kan daarnaast zijn dat bestaande contracten met brandstofleveranciers moeten worden opgebroken.

Voor scheepvaart is in de afgelopen jaren ingezet op overstappen naar een schone brandstof als LNG; dit vergt wel aanpassingen van de motoren. In de komende jaren kan mogelijk aansluiting wenselijk zijn bij een Europees project hiervoor; dit zal afhankelijk zijn van de benodigde financiële bijdrage vanuit de gemeente.

### ***Verdere verschoning gemeentelijk wagenpark***

We geven het goede voorbeeld door minimaal 25% van het gemeentelijk wagenpark verder te verschoneren. Het moment van vervangen van een auto is afhankelijk van de resterende looptijd van de leasecontracten.

### ***Fiets***

In de afgelopen jaren is het fietsgebruik in de stad enorm toegenomen. We willen de fietser daarom beter faciliteren. In het nieuwe Fietsplan wordt aangegeven welke verbeteringen zullen worden gerealiseerd, die ervoor zorgen dat prioriteit wordt gegeven aan fiets- en voetgangersverkeer. Ook inzetten op gedragsverandering speelt hier een rol: we streven naar een verschuiving naar mobiliteit ten koste van de auto.

## **Effecten op de lange termijn: de weg naar een schone stad**

We kiezen voor focus op de balans tussen het leefklimaat en de bereikbaarheid. Daarmee zijn de ambities uit deze nota kaderstellend voor de Mobiliteitsagenda en in het verlengde daarvan het Stedelijk Verkeer- en Vervoersplan, de Parkeernota, etc. In het Stedelijk Verkeer- en Vervoersplan worden voorstellen gedaan voor een gewijzigde verkeerscirculatie, die pas over een aantal jaren tot effecten op de luchtkwaliteit zullen gaan leiden.

Het Stedelijk Verkeer- en Vervoersplan richt zich op het stedelijk wegennet binnen de Rotterdamse Ruit. Het doel is te komen tot een evenwichtiger balans tussen de doorstroming enerzijds en de kwaliteit van de leefomgeving (luchtkwaliteit, geluidhinder, openbare ruimtekwaliteit) anderzijds. Hetzelfde geldt voor het optimaal benutten van het netwerk versus het bieden van voldoende flexibiliteit. In dit nieuwe verkeersplan zal een dubbele doelstelling centraal staan: bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit. Dit betekent ingrijpende maatregelen in de weginfrastructuur, voor een andere en betere verkeerscirculatie voor zowel de korte als voor de lange termijn. Een deel van deze aanpassingen draagt direct bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

### ***Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2014–2018***

De Rotterdamse Mobiliteitsagenda wordt binnenkort aangeboden aan de Raad en draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De Mobiliteitsagenda is een overkoepelend document met daarin de uitgangspunten voor het nieuwe Stedelijk Verkeer- en Vervoersplan.



Er is een aantal belangrijke koerswijzigingen in het stedelijk en regionaal mobiliteitsbeleid wenselijk.

Dit zijn:

- Meer ruimte bieden voor de groei van langzaam verkeer;
- Beter benutten van de bestaande infrastructuurnetwerken;
- De ontwikkeling van een mobiliteitsmarkt waar innovatieve, duurzame mobiliteitsdiensten worden aangeboden aan klantgerichte doelgroepen;
- De vormgeving van een aantrekkelijk infrastructuurnetwerk in gebruik en beleving;
- De doorontwikkeling van samenhangend multimodaal vervoersnetwerk;
- Versterken van internationale bereikbaarheid ten behoeve van internationaal economisch functionerende stedelijke regio's;
- Voorkomen van verslechtering van luchtkwaliteit bij kwetsbare functies.

Het Stedelijk Verkeer- en Vervoersplan heeft als doel bereikbaarheid te borgen met minder uitstoot van verkeer door veranderde doorstromingseisen en een *modal shift* verschuiving van auto naar meer openbaar vervoer en fietsgebruik. Daarbij wordt sterk ingezet op schone modaliteiten en volumebeperking van het autoverkeer binnen de Rotterdamse Ruit. Hiermee komt het Verkeer- en Vervoersplan tegemoet aan de ambities en kaders uit deze Koersnota Luchtkwaliteit, zonder de bereikbaarheid (multimodaal) fundamenteel te verslechteren. Aan het Verkeer- en Vervoersplan liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

- Oneigenlijk autoverkeer wordt zoveel mogelijk voorkomen; in het plan wordt nader gedefinieerd wat onder oneigenlijk autoverkeer wordt verstaan;
- Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om het totale volume van het autoverkeer in de stad te verminderen, naar maatregelen in de sfeer van de verkeerscirculatie om luchtkwaliteits- en bereikbaarheidsknelpunten te verminderen en naar de bijdrage van de verschoning van het wagenpark aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad;
- Waar dit aan de orde is zal de relatie gelegd worden met het openbaar vervoers- en fietsnetwerk en het beleid ten aanzien van de verkeerslichten en wat daarbij de inzet zou moeten zijn;
- De beleidsvoornemens ten aanzien van de Coolsingel en de 's-Gravendijkwal worden in hun onderlinge samenhang aan de orde gesteld en ter besluitvorming voorgelegd. Het gaat voor de Coolsingel om herijking functie, betere veiligheidsbeleving, verbeteren verblijfskwaliteit, beperken rijsnelheid en voor de 's-Gravendijkwal prioriteit voor aanpak verbetering luchtkwaliteit;
- De kansen die een nieuwe (multimodale) oeververbinding biedt voor de gestelde doelen zullen in beeld worden gebracht.

### ***Gedragsverandering***

In deze Koersnota wordt veel over concrete maatregelen geschreven. Maatregelen die de gemeente Rotterdam neemt om de luchtkwaliteit in stad en regio te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een gezonde leefomgeving. Echter, de gemeente kan de luchtproblematiek niet oplossen zonder inzet van de Rotterdammers. Iedereen kan hier ook zelf aan bijdragen. Rotterdammers bewust maken van de uitdagingen waar we voor staan en van wat zij zélf kunnen doen om schonere lucht te krijgen, vraagt om een strategische communicatieaanpak. We informeren de Rotterdammers niet alleen over de maatregelen, maar ook over behaalde resultaten. Rotterdammers worden waar mogelijk betrokken bij de totstandkoming van de maatregelen. Zo halen we kennis en ideeën van buiten het ambtelijk apparaat binnen, worden betrokken Rotterdammers zich bewuster van wat er speelt en verhogen we hun inzicht in hun eigen handelingsperspectief. We zetten in op interactieve communicatie o.a. via sociale media. We communiceren mét Rotterdammers op een manier die



recht doet aan het onderwerp en de aanpak; fris, stevig, open, betrokken en innovatief. Daarnaast staan we ook open voor goede ideeën en initiatieven. Binnen het budget voor luchtkwaliteit hebben we middelen vrijgemaakt om deze te kunnen ondersteunen. Zo brengen we schone lucht dichterbij de Rotterdammer.

Stimuleren van gedragsverandering kan op diverse vlakken worden uitgevoerd:

- Stimuleren om meer te gaan lopen of fietsen in plaats van de auto te pakken, door o.a. fietsroutes te verbeteren.
- Een communicatietraject inzetten om uitstoot en hinder van andere bronnen te verminderen, zoals de uitstoot van houtstook van huishoudens te verminderen.
- We geven het goede voorbeeld in het gebruik van gemeentelijke voertuigen, onder andere door ervoor te zorgen dat gemeentelijke diensten hun auto's niet onnodig stationair laten draaien.



### 3 Mogelijkheden voor een samenhangend pakket

Het wagenpark wordt met de jaren steeds schoner, de zogenaamde autonome verschoning. Naast de autonoom optredende afname van de verkeersbijdrage voor EC in deze collegeperiode, zal nog een reductie van circa 20% via nieuwe maatregelen moeten worden gerealiseerd om de doelstelling te realiseren.

Op basis van globaal berekende effecten van de verschillende maatregelen zijn als voorbeeld een tweetal pakketten aan nieuwe maatregelen geformuleerd die voor een aanvullende reductie met 20% kunnen zorgen:

<b>Maatregel</b>	<b>Pakket A</b>	<b>Pakket B</b>
Het instellen/uitbreiden van een milieuzone* voor bestel- en vrachtauto's	Toegelaten zijn: dieselmotoren minimaal Euro IV/4	Toegelaten zijn: dieselmotoren minimaal Euro IV/4
Het instellen van een milieuzone* voor personenauto's	Toegelaten zijn: Dieselmotoren minimaal Euro IV/4; benzinemotoren Euro1	–
Green Deal Zero Emission Stadslogistiek	wenselijk	noodzakelijk
Verbeterde verkeerscirculatie	wenselijk	noodzakelijk
Plaatsen E-laadpalen	wenselijk	noodzakelijk
Verschonen eigen wagenpark	wenselijk	noodzakelijk
Bijdrage in meerkosten schone brandstoffen bij bussen	ondersteunend	noodzakelijk

\* Faseringen zijn mogelijk bijvoorbeeld in de keuze van de startdatum in relatie tot (het strenger maken van) de toegangseis.

Per pakket is opgenomen wat noodzakelijk is om de doelstellingen te realiseren; vanuit andere doelen (zoals bijvoorbeeld het coalitieakkoord) kunnen nog aanvullend maatregelen wenselijk zijn. In het algemeen geldt dat Pakket A met minder gemeentelijke middelen, meer zekerheid biedt op het halen van de doelstellingen en dat effect ook sneller bereikt. Er zijn daarbij minder afhankelijkheden van derden, maar dit pakket raakt wel meer weggebruikers, waaronder particulieren. Pakket A kent daarnaast weliswaar meer economische gevolgen voor voertuigeigenaren, maar die kunnen voor bestel- en personenauto's in 2015 grotendeels opgevangen worden via de sloopregeling. Bij beide pakketten wordt de Sloopregeling verlengd tot eind 2015. Bij van kracht worden van een milieuzone na 2015, zal de Sloopregeling nog eens worden verlengd; dit kan herprioritering van de gemeentelijke middelen noodzakelijk maken.

Voor Pakket B geldt dat de gemeentelijke middelen onvoldoende zijn om alle genoemde maatregelen compleet te financieren. Dit is vooral aan de orde wanneer er veel meerkosten in deze collegeperiode zijn als gevolg van benodigde infrastructurele aanpassingen; dan zal een prioritering nodig zijn.





Op het moment dat duidelijk wordt in welke richting de keuze voor een maatregelenpakket zich zal gaan bewegen, wordt het ook noodzakelijk om helder te maken welke randvoorwaarden dienen te worden ingevuld om mogelijke negatieve economische effecten te kunnen compenseren (zoals bijvoorbeeld middels de sloopregeling al is voorzien). Maar ook de kansen op economische spin-off komen en de gevolgen voor de werkgelegenheid komen dan aan de orde.



## 4 Middelen

We zijn in overleg met het Rijk over extra inzet en middelen voor onze regio, maar tot op heden moeten we er van uitgaan dat per 1 januari 2015 geen nieuwe rijksbudgetten ter beschikking worden gesteld. Wel kan nog een deel van de eerder ter beschikking gestelde rijksmiddelen tot eind 2015 worden ingezet.

Voor de periode 2015-2018 is in totaal € 11,7 miljoen beschikbaar aan gemeentelijke middelen. die als volgt over de komende jaren zijn verdeeld:

2015	2016	2017	2018
€ 1,8 miljoen	€ 2,7 miljoen	€ 3,6 miljoen	€ 3,6 miljoen

Bij de uitwerking van de maatregelen wordt zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij al lopende programma's in kader van de luchtkwaliteit, en bij bestaande middelen en investeringen voor verkeer en fiets. We zetten de middelen voor extra verbeteringen in de luchtkwaliteit zo efficiënt mogelijk en met maximaal rendement in. De uitwerking van de maatregelen wordt in januari 2015 inclusief het financiële beeld met u gedeeld.



## Bijlage 1 Enkele maatregelen en effecten (bij invoeren in 2015)

Maatregel	Afname concentratie NO <sub>2</sub> , in µg/m <sup>3</sup>	Effect op verkeersbijdrage aan EC, in % **	Opmerkingen
Uitbreiden omvang milieuzone vracht Euro4	0,3*	Samen afname van 10%	Aanhaken bij bestaand convenant
Instellen milieuzone bestel Euro4	0,3*		Conform bestaande intentieverklaring. Met gemeentelijke compensatieregeling Met landelijke stimuleringsregeling
Doorzetten Sloopregeling personen- en bestelauto's	Max. 0,1	<< 5%	Initiatief CDA Zeer succesvol; doorzetten noodzakelijk bij invoeren milieuzone bestel- en/of personenauto's
Aanscherpen milieuzone vracht naar Euro6 (of 8 jaar oud)	0,7	> 5%	Conform toegangseis in havengebied
Invoeren milieuzone personenauto's	0,8 (In rustige straat ca. 0,3 à 0,4)	10%	Voor diesels ouder dan Euro4 Voor benzineauto's geldt toegangseis Euro1
Elektrische bussen (of emissiearm)	Gemiddeld beperkt, wel op het Weena en het Zuidplein een aanmerkelijk effect	Gemiddeld beperkt, wel op het Weena en het Zuidplein een aanmerkelijk effect	Kan pas bij nieuwe aanbesteding Effecten lokaal sterk verschillend
Milieueisen voor nieuwe aanvragen parkeervergunning	Generiek, beperkt	Generiek, beperkt	Flankerend, vooral stimulans voor gebruik sloopregeling Van kracht in 2 <sup>e</sup> kwartaal van 2015
Luchtkwaliteit onderdeel van inzet Verkeersonderneming	< 0,1	Generiek effect, niet per straat te berekenen	Flankerend, gericht op effect bij Maastunneltracé
Dynamisch verkeersmanagement	< 0,1	Generiek effect, niet per straat te berekenen	Flankerend, gericht op verminderen stagnatie. Van belang bij veranderingen in de verkeerscirculatie
Green deal stedelijke distributie	< 0,1 Lokaal effect aannemelijk	Generiek effect, niet per straat te berekenen	Flankerend, met branches/bedrijfsleven Green deal getekend
Bevorderen fietsen	Niet aan locatie toerekenbaar	Generiek effect, niet per straat te berekenen	Fietsgebruik neemt zeer sterk toe

\* Milieuzone vracht plus milieuzone bestel realiseren samen voor NO<sub>2</sub> een afname met 0,5 µg/m<sup>3</sup>

\*\* Effecten van verschillende maatregelen kunnen niet zonder meer worden opgeteld



## Bijlage 2 Stikstofdioxide en elementair koolstof

### **Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)**

Voor NO<sub>2</sub> geldt dat circa 25% afkomstig is van stedelijk verkeer; dit is de fractie die via ingrepen vanuit de stad beïnvloedbaar is. De rest (de regionale en landelijke achtergrondconcentratie) is afkomstig van de industrie, rijkswegen, de scheepvaart, kassen etc. en is (veel) minder direct door stedelijk beleid te beïnvloeden. Voor EC liggen deze verhoudingen anders; daar is een groter percentage verkeersgerelateerd.

Reeds bekend was dat de *berekende* concentratie stikstofdioxide<sup>2</sup> op basis van landelijke gegevens, voor onze regio op te lage uitkomsten uitkwam. De bronnen van deze extra verontreiniging liggen buiten de stad. Inmiddels zijn de landelijke berekeningen van de achtergrondconcentratie aangepast. De verwachting is dat dit in de volgende Monitoringsrapportage (verwacht eind 2014) resulteert in meer berekende (bijna)knelpunten en hogere berekende concentraties in Rotterdam.

### **Elementair koolstof (EC)**

Roet is een verzamelnaam (zoals fijnstof) voor zwarte deeltjes in de lucht die ontstaan bij (onvolledige) verbranding. De best gedefinieerde parameter is EC – elementair koolstof. De belangrijkste bronnen voor EC zijn wegverkeer (ongeveer 50% in agglomeraties, vooral afkomstig van dieselverkeer), de achtergrond (vanuit het buitenland, is voor een flink deel ook afkomstig van verkeer) en huishoudens (vooral de open haarden). Blootstelling als gevolg van uitstoot van (vooral oudere) dieselmotoren wordt ook elders in Europa met name in urbaan gebied als grootste bron van luchtgerelateerde gezondheidproblemen gezien (WHO). Dit geldt met name in urbaan gebied. Deze (auto)motoren stoten relatief veel EC uit.

Tussen 1985 en 2008 zijn de fijnstof (PM<sub>10</sub>)-concentraties in de stadsachtergrond gedaald van 43 naar 25 µg/m<sup>3</sup>. Voor EC daalden de achtergrondconcentraties in deze periode van 3 naar 1 µg/m<sup>3</sup>, een relatief veel sterkere daling. Onderzoekers hebben berekend, dat deze verbetering van de luchtkwaliteit heeft geresulteerd in een stijging van de (gezonde) levensverwachting van Rotterdammers met circa een jaar<sup>3</sup>. Er is dus al belangrijke vooruitgang geboekt door het terugdringen van allerlei bronnen van EC. Op de langere termijn daalt de concentratie EC door het schoner worden van de voertuigen. In de tussenliggende periode blijft het wel van belang meer (en sneller) in te zetten op vermindering van de blootstelling aan EC, zowel om de huidige achterstand van Rotterdam in te halen als om op korte termijn verdere verbetering van de gezondheid te bewerkstelligen.

Berekeningen aan EC-concentraties kunnen worden uitgevoerd met de gangbare modellen (standaardrekenmethoden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>, zoals gebruikelijk in het kader van het NSL). Deze modellen zijn nog in ontwikkeling. Er wordt in Rotterdam al op een aantal plaatsen EC gemeten,

---

<sup>2</sup> *Let wel: Terugkijkend naar een vorig jaar, is wel altijd al de feitelijke luchtkwaliteit weergegeven, onder andere op basis van de metingen.*

<sup>3</sup> *Air quality and health impact of PM10 and EC in the city of Rotterdam, the Netherlands in 1985-2008; Atmospheric Environment 45 (2011), M.P. Keuken (TNO), P. Zandveld (TNO), S. van den Elshout (DCMR), N.A.H. Janssen (RIVM), G. Hoek (IRAS).*



waardoor metingen en berekeningen nog beter kunnen worden vergeleken. De Staatssecretaris heeft recentelijk laten weten dat het RIVM een zogenaamd roetmeetnet gaat uitrollen; dit zal de kwantitatieve basis voor berekeningen aan EC nog verder verbeteren.

### ***Effecten op de gezondheid***

De gezondheid van Rotterdammers is gemiddeld slechter dan elders in Nederland. Dat is voor een belangrijk deel het gevolg van sociaal maatschappelijke factoren maar ook de luchtkwaliteit is een relevante oorzaak van de gezondheidsachterstand. Dat laatste is ook het geval in de andere grote steden, met name in Amsterdam. Vooral de kleinste fractie van fijnstof (EC) is relevant voor de gezondheid, omdat deze deeltjes via de longen in de bloedvaten terecht kunnen komen en zo elders in het lichaam schade kunnen aanrichten.

Gezondheidsschade door luchtverontreiniging uit zich in het ontstaan van chronische luchtwegaandoeningen (bijvoorbeeld astma, lagere longfunctie), verergering van klachten van bestaande luchtwegaandoeningen, het ontstaan en verergeren van hart- en vaatziekten (arteriosclerose, diabetes, hartinfarcten) en uiteindelijk in vervroegde sterfte. Er zijn ook aanwijzingen voor een relatie met longkanker, neurologische aandoeningen, lager geboortegewicht en vroeggeboorte. Voor blootstelling aan luchtverontreiniging zijn risicogroepen te onderscheiden zoals kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen of hart- en vaatziekten. Deze groepen zullen sneller en heftigere gezondheidsklachten ondervinden van luchtverontreiniging dan gezonde volwassenen.

Maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en de blootstelling aan EC verminderen, leiden tot gezondheidswinst voor Rotterdammers door vermindering van gezondheidsklachten en een verbetering van de gezonde levensverwachting. Via vermindering van de ziektelast als gevolg van eerder genoemde aandoeningen, dragen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren ook bij aan minder zorggebruik (ziekenhuisopnames, medicijngebruik) en ziekteverzuim.



## Bijlage 3 Informatie milieuzonering

Om de ambitie van het college te realiseren is een tweetal pakketten aan maatregelen op hoofdlijnen in beeld gebracht. Uitbreiding van de huidige milieuzone (naar categorie en omvang) is daar een zeer belangrijk onderdeel van, naast een aantal flankerende maatregelen. Daarom in deze notitie een nadere toelichting over (effecten van) milieuzonering.

Achtereenvolgens zal in deze bijlage in beeld worden gebracht:

- a. Stand van zaken en historie
- b. Mogelijkheden voor uitbreiding en fasering
- c. Directe economische effecten voor voertuigeigenaren
- d. Economische effecten in bredere zin

### **a. Stand van zaken en historie**

In 2007 is de milieuzone voor vrachtverkeer in het kernwinkelgebied van Rotterdam ingevoerd; deze milieuzone geldt niet voor de 's-Gravendijkwal en de Schieweg. De basis hiervoor is het convenant stimulering schone vrachtwagens en milieuzones, dat in 2006 door Rotterdam samen met het rijk, brancheorganisaties (TLN & EVO) en een tiental gemeenten, inclusief de stadsregio Rotterdam, is ondertekend. In Rotterdam wordt de huidige milieuzone gehandhaafd door BOA's. Per juli 2013 is de toegangseis aangescherpt naar EuroIV.

In 2008 is er voor bestelauto's een soortgelijke intentieovereenkomst voor milieuzonering getekend. Tot op heden is in Nederland alleen in Utrecht daadwerkelijk tot een milieuzone voor bestelauto's (en personenauto's) besloten.

#### *Kenmerken van milieuzones*

Ook zonder maatregelen luchtkwaliteit zal het wagenpark in de stad steeds schoner worden, als gevolg van de zogenaamde autonome verschoning. Instellen van een milieuzone zorgt voor een versnelling van de autonome verschoning van het wagenpark. Een milieuzone is daarmee een zeer effectieve maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het is een brongerichte en generieke maatregel, die een positief effect heeft op de luchtkwaliteit ook buiten de feitelijke zone. Daarnaast is het effect op de verlaging van de concentratie elementair koolstof (EC) aanzienlijk; dit effect is relatief groter dan dat op de concentratie NO<sub>2</sub>. Het effect op EC is van belang voor de gezondheid en voor het leefklimaat in de stad.

Milieuzones leveren een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de concentratie NO<sub>2</sub> en daarmee aan het verbeteren van de situatie bij knelpunten. In verschillende (internationale) wetenschappelijke onderzoeken is gebleken dat invoering van milieuzonering heeft gezorgd voor duidelijke verbetering van de luchtkwaliteit.

Bij uitbreiden van de huidige milieuzone kan niet langer worden volstaan met handhaving door BOA's; dan is inzetten van camera's noodzakelijk.

Het is mogelijk een ontheffing te krijgen van het voldoen aan de eisen van een milieuzone; in de huidige milieuzone vrachtverkeer zijn al ontheffingsregels van kracht. Zo heeft een aantal categorieën voertuigen standaard een landelijke ontheffing, of wel doordat sprake is van het vervullen van wettelijke taken (ophalen van huisvuil, gladheidsbestrijding e.d.) of doordat sprake is van een hele lange afschrijftermijn van voertuigen. Verder kan ontheffing worden aangevraagd wanneer een voertuig slechts een aantal malen per jaar in de zone moet zijn.

De zogenaamde 'Oldtimers' krijgen standaard een ontheffing. Voor milieuzones geldt altijd dat gebruik kan worden gemaakt van de zogenaamde hardheidsclausule. Per geval wordt dan bekeken



of een ontheffing wordt verleend. Voor bestel- en personenauto's zal bij de uitwerking ook invulling worden gegeven aan het systeem voor ontheffingen.

Instellen/uitbreiden van een milieuzone zal economische effecten hebben; er zijn met name directe effecten voor voertuigeigenaren die een nieuwe(re) auto moeten aanschaffen.

De afgelopen jaren is herhaaldelijk overleg gevoerd, deels als G4, met de transportsector en het MKB, met name in relatie tot het instellen van een milieuzone voor bestelauto's. In de gesprekken voor Rotterdam was ook de KvK-Rotterdam betrokken.

#### *Milieuzones elders*

In een aantal steden is een milieuzone voor vrachtauto's van kracht; in Amsterdam is deze zone aanmerkelijk groter dan in Rotterdam. Handhaving vindt vaak plaats met camera's.

In Utrecht is recent besloten tot aanvullend invoeren van een milieuzone voor bestelauto's en personenvoertuigen in het centrumgebied. Voor vrachtauto's is daar al een milieuzone, met toelatingseis EuroIV. Voor bestel- en personenauto's geldt als toegangseis Euro3 voor diesels; daarbij is overeengekomen dat wanneer het effect te beperkt blijkt in relatie tot de opgave, tot aanscherping kan worden besloten (naar Euro4).

In veel steden in Duitsland geldt een milieuzone voor personen-, bestel- en vrachtauto's. Naar aanleiding van vragen vanuit de Raad van Rotterdam in 2013 zijn resultaten van onderzoek naar de effecten van milieuzonering op de luchtkwaliteit voorgelegd.

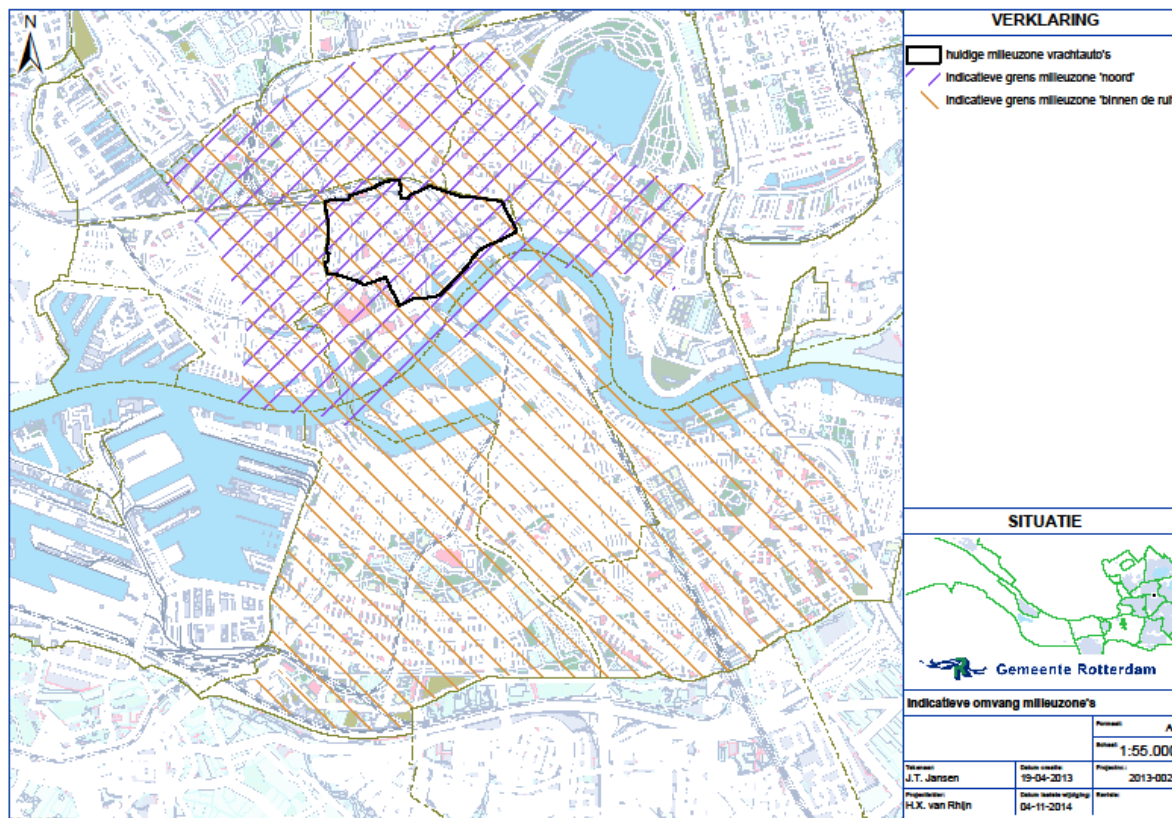
#### ***b. Mogelijkheden voor uitbreiding en fasering***

Inmiddels is een aantal opties voor uitbreiding van de huidige milieuzone onderzocht. In principe kan uitbreiding zowel gaan om de geografische omvang, als om de categorieën voertuigen als om de toelatingseisen. Combinaties zijn mogelijk.

Er is een drietal mogelijkheden voor de globale geografische omvang uitgewerkt; dit zijn

- de huidige zone, in het centrum van Rotterdam
- een middelgrote zone (Noord, incl. stedelijke oeververbindingen) en
- een grote zone (binnen de ruit).

De globale contouren hiervan zijn op de hierna volgende kaart aangegeven.



Om de in de Koersnota genoemde ambitie te realiseren is tenminste uitbreiding van de huidige zone nodig, zowel met de categorie bestelauto's als qua geografische omvang. Bij deze keuze zou als toelatingseis minimaal Euro4/IV moeten gelden. Wanneer ook een milieuzone zou gaan gelden voor personenauto's, kan overwogen worden om de Utrechtse toelatingseis te gaan hanteren voor diesel bestel- en personenauto's (Euro3).

#### *Opties voor fasering*

Het is mogelijk een milieuzone in fases in te voeren of aan te scherpen, bijvoorbeeld n.a.v. de resultaten van de jaarlijkse monitoring. Een fasering over een langere periode zorgt dat de 'opbrengst' van een milieuzone aanmerkelijk afneemt. De hoofdlijnen van de voorgestelde fasering moeten tegelijk met het besluit over instellen van een milieuzone bekend worden gemaakt, om te zorgen dat voertuigeigenaren goede investeringsbeslissingen kunnen nemen.

Het college van B&W stelt voor discussie te voeren over de volgende mogelijkheden van invulling:

#### Voor vrachtauto's:

- Per juli 2015 geografische uitbreiding van huidige milieuzone met toegangseis minimaal EuroIV tot:
  - binnen de ring (grootste zone) of
  - binnen de ring ten noorden van de Maas (middelgrote zone, Noord)
- In juli 2016 toegangseisen aanscherpen tot minimaal EuroVI.





#### Voor diesel bestelauto's:

- In juli 2015 instellen milieuzone minimaal Euro3 in de middelgrote zone (Noord)
- In juli 2016 toegangseisen aanscherpen tot minimaal Euro4

#### Voor personenauto's:

- In juli 2016 instellen milieuzone voor diesels minimaal Euro3 voor centrumgebied
- In juli 2017 toegangseisen aanscherpen tot minimaal Euro4

Voor diesel bestel- en personenauto's zou instellen van een toegangseis van Euro3 betekenen dat een gelijke situatie ontstaat als in Utrecht. Daarnaast is een optie voor benzinevoertuigen (personen- en bestelauto's) als toelatingseis minimaal Euro1 te hanteren.

Er zijn meerdere combinaties mogelijk die het beoogde effect kunnen bereiken.

Afhankelijk van de resultaten kan tussentijds bijstellen (ook van de fasering) nodig worden geacht.

#### *Uitstoot, Euroklassen en Datum Eerste Toelating (DET)*

Het is gebruikelijk automotoren in te delen naar de mate van uitstoot van schadelijke stoffen. Al een groot aantal jaren is daarvoor een indeling in Euroklassen gebruikelijk, die loopt van Euro 1 tot Euro 6. Euro 6 betreft nu de schoonste motoren. Voor vrachtauto's geldt een parallelle indeling van EuroI tot en met EuroVI. Het is daarbij mogelijk om een koppeling te maken wanneer een bepaald type voertuig voor het eerst op de markt is gebracht.

Globaal voldoen diesels vanaf circa 2005 aan Euroklasse 4; benzinevoertuigen voldoen vanaf circa 1992 aan Euro1.

Bij de feitelijke uitvoering in de praktijk (bijvoorbeeld voor verkeersborden en handhaving) kan geen gebruik worden gemaakt van Euroklassen, aangezien deze niet worden geregistreerd door de RDW. Daarom wordt daar gebruik gemaakt van het criterium Datum Eerste Toelating (DET).

#### **c. Directe economische effecten voor voertuigeigenaren**

Voor het beoordelen welke effecten er zijn voor voertuigeigenaren van het instellen en/of vergroten van een milieuzone is vooral van belang welke voertuigen in de betreffende zone geregistreerd staan. Deze voertuigen moeten namelijk in ieder geval voldoen aan de toegangseisen. Bij het instellen van een middelgrote milieuzone (Noord) voor alle categorieën voertuigen met als toegangseis Euro IV/4 voor diesels en Euro1 voor benzinevoertuigen, betekent dit dat het aandeel van het totale Rotterdamse wagenpark dat daar geregistreerd staat, en niet voldoet aan de toegangseisen, als volgt is (gegevens van begin 2013):

- |                  |            |                        |
|------------------|------------|------------------------|
| - personenauto's | circa 2 %  | circa 4.000 voertuigen |
| - bestelauto's   | circa 10 % | circa 2.000 voertuigen |
| - vrachtauto's   | circa 4 %  | circa 150 voertuigen   |

Om de Rotterdamse eigenaren van te oude bestel- en personenauto's te ondersteunen bij de aanschaf van een voertuig wat de zone wel in mag, zal de huidige Sloopregeling worden doorgezet. De Sloopregeling biedt compensatie van de extra kosten voor voertuigeigenaren en kent twee sporen:

- 1 Spoor sloop: Bij aanbieden voor sloop van een voldoende oud voertuig wordt een bijdrage verstrekt. Wanneer vervangen wordt door een zeer schoon voertuig, is er recht op een extra bijdrage.
- 2 Spoor vervangen: Bij verkoop van een te oude diesel bestelauto, kan een bijdrage worden verkregen voor de aanschaf van een schonere diesel bestelauto minimaal Euro4.



Doordat de rijksmiddelen een jaar langer kunnen worden ingezet, zijn er in 2015 geen gemeentelijke middelen nodig voor de compensatie via de Sloopregeling. Verwacht wordt dat het aantal aanvragen zeer sterk zal gaan stijgen, zodra openbaar wordt dat uitbreiding van de huidige milieuzone aan de orde zal zijn. Dit was ook het geval in Utrecht.

**In pakket A** zit een milieuzone voor drie categorieën voertuigen. Voor vracht- en bestelauto's wordt invoeren van de (uitbreiding van de) milieuzone in 2015 voorgesteld; eigenaren van te oude bestelauto's kunnen dan gebruik maken van de sloopregeling. Wanneer de milieuzone pas in gaat in 2016, zal herprioritering plaats moeten vinden om middelen beschikbaar te maken voor verlenging van de Sloopregeling, tenzij er extra rijksmiddelen beschikbaar komen. Veel voertuigeigenaren zullen al in 2015 op invoeren van een milieuzone anticiperen, zoals dat ook in Utrecht is gebeurd.

**In pakket B** wordt alleen een milieuzone voor vracht en bestel voorgesteld, die beide zullen ingaan in de loop van 2015 (afhankelijk van moment besluitvorming). Dan kunnen de eigenaren van bestelauto's gebruik maken van de sloopregeling.

Samenvattend, wanneer een milieuzone later dan januari 2016 wordt ingevoerd en eigenaren geen kans hebben gehad hun auto te vervangen binnen de sloopregeling moet er binnen bestaande middelen worden geherprioriteerd om een verlenging van de regeling mogelijk te maken.

Uiteraard zal een milieuzone ook gelden voor voertuigen van buiten Rotterdam. Om ook de eigenaren van bestelauto's in de randgemeenten tegemoet te kunnen komen, is door de G4 aangedrongen op een landelijke stimuleringsregeling specifiek voor bestelauto's uit deze gemeenten. Via deze regeling kan compensatie worden gegeven vergelijkbaar met de Rotterdamse Sloopregeling, maar dan voor de eigenaren in de randgemeenten. De verwachting is dat deze landelijke regeling voor bestelauto's binnenkort zal worden afgekondigd.

#### *Netto effecten*

Met doorzetten van de Sloopregeling voor Rotterdamse eigenaren in 2015 en de mogelijkheid voor een compensatie voor eigenaren van bestelauto's in de randgemeenten, is de verwachting dat de directe negatieve economische effecten voor eigenaren beperkt zullen zijn.

Voor die situaties waar aanschaf van een schoner voertuig (financieel) niet haalbaar is, is een ontheffing mogelijk (hardheidsclausule).

#### **d. Economische effecten in bredere zin**

De economische effecten van milieumaatregelen zijn te verdelen in korte en lange termijn, directe en indirecte effecten, waarbij kan worden gesteld dat de directe effecten negatieve effecten zich alleen op de korte termijn voordoen. Nieuwe regelgeving vraagt van ondernemers, maar ook van consumenten tenslotte aanpassingen en investeringen, waar zij geen rekening mee hebben gehouden of om hebben gevraagd.

De gevolgen op de langere termijn zijn veel meer in balans en over het algemeen positiever. Verbetering van de luchtkwaliteit zal de (perceptie) van *quality of life* en het imago van de stad positief beïnvloeden en daarmee de investeringsbereidheid van (vastgoed)investeerders, bezoekers en het bedrijfsleven. Sterker, andere steden zijn ons al voorgegaan in het nemen van maatregelen waardoor er inmiddels maatschappelijke acceptatie bestaat voor dergelijke maatregelen, de vraag is zelfs of het niet logischer is nu vergaander in te grijpen om zo de positieve lange termijn effecten te versterken en Rotterdam van een volger een koploper maakt. Daar is dan wel een veel meer



integrale stedelijke aanpak voor nodig die de vernieuwing van de economie en de *quality of life* centraal stelt.

*De economische effecten van de pakketten*

Beide pakketten zijn alleen gericht op verbeteren van de luchtkwaliteit, door middel van een sloopregeling voor bestel- en personenauto's worden de negatieve effecten verkleind. Voor consumenten en de van consumenten afhankelijke bedrijven heeft pakket "A" meer korte termijn negatieve effecten dan pakket "B".

Negatieve effecten doen zich met name voor bij de ondernemers die afhankelijk zijn van vracht- en bestelvervoer in de binnenstad: de aannemers, schilders, glazenwassers, etc. Zij hebben geen mogelijkheden de gevolgen van de maatregelen te vermijden door zich elders te vestigen; vaak zal geen rekening zijn gehouden met grote investeringen in een nieuwer wagenpark. Hierin vinden zij echter in ieder geval nog in 2015 compensatie door middel van de Sloopregeling. Faillissementen zullen zich niet voordoen aangezien de regeling voor de milieuzone een hardheidsclausule kent die een ontheffing mogelijk maakt voor ondernemers die kunnen aantonen niet redelijkerwijs aan de eisen te voldoen.

An aerial photograph of a city, likely Rotterdam, showing a dense network of streets and buildings. A large, semi-transparent green rectangular box is overlaid on the bottom left corner of the image. Inside this box, there is white text providing contact information for 'schonelucht'.

Kijk voor actuele informatie op  
[www.rotterdam.nl/schonelucht](http://www.rotterdam.nl/schonelucht).

Vragen, opmerkingen of suggesties kunt u mailen naar  
[schonelucht@rotterdam.nl](mailto:schonelucht@rotterdam.nl)