



Milieuzones maken de lucht in de stad gezonder

De lucht is in veel steden in Nederland nog niet gezond. Het verkeer heeft het grootste aandeel in die vervuiling. Om de lucht voor iedereen gezonder te maken, is de invoer van een milieuzone een effectieve maatregel.

Met een milieuzone worden de grootste vervuilers het eerst aangepakt. De meest vervuilende voertuigen mogen de (binnen)stad niet meer in. Milieudefensie pleit voor de uitbreiding en aanscherping van milieuzones in de steden.

Een milieuzone houdt de grootste vervuilers buiten de stad

Een milieuzone is een gebied in een stad waar de toegang voor bepaalde sterk vervuilende vervoersmiddelen verboden is. Milieuzones



FOTO: SIJMEN HENDRIKS/HH

weren op die manier het meest vieze verkeer uit de stad, waardoor de gezondheid van de bewoners beter beschermd wordt. Vaak worden milieuzones ingesteld in de binnenstad (stadscentrum, winkelgebied), maar ook op andere locaties is het instellen van een milieuzone mogelijk. Een milieuzone is een van de meest effectieve middelen die een gemeente kan toepassen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.

Een milieuzone is op twee manieren effectief. Ten eerste worden binnen de milieuzone minder schadelijke stoffen, zoals fijnstof, NO₂ en roet uitgestoten omdat daar minder vervuilende voertuigen rijden. Ten tweede vervangen veel mensen hun vervuilende voertuig eerder of voorzien het van een roetfilter. Daarmee wordt het gehele wagenpark iets schoner. Dit heeft ook buiten

Inhoudsopgave

- Een milieuzone houdt de grootste vervuilers buiten de stad 1
- In Nederland bestaan al milieuzones voor vrachtwagens 2
- Ook de meest vervuilende bestelbusjes en personenauto's moeten worden geweerd 2
- Oldtimers kunnen – onder bepaalde voorwaarden – gewoon blijven 3
- Er bestaan in Nederland nog geen milieuzones voor brommers, scooters en boten 3
- Handhaving van de milieuzone gaat vaak met behulp van euroklassen 3
- In het buitenland zijn milieuzones erg effectief gebleken om roet terug te dringen 4

de milieuzone een positief effect, en is dus goed voor de luchtkwaliteit in het hele land.

Uitstoot van dieselveertuigen is vrijwel altijd schadelijker voor de gezondheid dan uitstoot van benzinevoertuigen. Daarom is het logisch om milieuzones strenger te maken voor diesels dan voor benzinevoertuigen. Oudere typen dieselmotoren stoten 20 tot wel 100 keer zoveel schadelijke deeltjes uit als benzine- of lpg-motoren. Gelukkig worden ook dieselmotoren steeds schoner. De nieuwste modellen met roetfilter benaderen qua uitstoot die van benzine- en lpg-motoren. Helaas verschoont het wagenpark veel langzamer dan nodig is voor gezonde lucht. Er zullen nog jarenlang oude vervuilende diesels (en benzinewagens) rondrijden. Daarom is het belangrijk om de meest vervuilende wagens nu al uit de stad, waar heel veel mensen wonen en ademen, te weren. Als we 5 procent van de meest vervuilende voertuigen uit de steden weren, scheelt dat ongeveer 25 procent in de uitstoot.¹

In Nederland bestaan al milieuzones voor vrachtwagens

Sinds 2008 hebben veel Nederlandse steden een milieuzone voor vrachtwagens. Deze milieuzones vind je bijvoorbeeld in Amsterdam, Breda, Delft, Den Bosch, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Rijswijk. Een vieze vrachtwagen die toch de milieuzone binnenrijdt, krijgt een boete. De hoogte van de

boete bedraagt op dit moment € 230,-. Per 1 juli 2013 zijn de toegangscriteria aangescherpt. Alleen vrachtauto's met een dieselmotor euroklasse 4 of hoger en vrachtauto's die niet worden aangedreven door een dieselmotor hebben nog toegang tot de milieuzones. Uit studies blijkt dat vrachtwagens in milieuzones gemiddeld een stuk schoner zijn dan in (binnen)steden zonder milieuzone.²

De meeste bestaande milieuzones voor vrachtwagens beslaan een vrij klein deel van het centrum. Amsterdam is een uitzondering, daar is het hele gebied binnen de ring (zonder Noord) tot milieuzone verklaard. Een groter gebied als milieuzone inrichten, beschermt de gezondheid van meer mensen en leidt tot grotere effecten op de samenstelling van het wagenpark. Milieudefensie vindt het belangrijk dat bestaande milieuzones worden uitgebreid zodat zij een groter gebied beslaan en meer mensen beschermen.

Ook de meest vervuilende bestelbussen en personenauto's moeten worden geweerd

Bijna overal mogen de meeste voertuigen altijd de milieuzones in, ongeacht hoe vies ze zijn. Er bestaan nog nauwelijks regels voor personenauto's, bussen, bestelbussen, scooters, boten en bouwmaschinen. Toch stoten die bij elkaar veel meer vervuiling uit dan vrachtwagens. Het zijn er dan ook veel meer. In de meeste steden rijden ongeveer 10 keer meer bussen dan vrachtwagens en 100 keer meer personenauto's. Een personenauto op diesel zonder roetfilter vervuult meer dan een vrachtwagen met roetfilter. Om de meest vervuilende personenwagens en bestelbussen te weren, zou het goed zijn om in alle steden een milieuzone in te stellen voor in ieder geval euro 0 benzineauto's en Euro 3 met roetfilter voor dieselveertuigen (verderop in dit informatieblad wordt uitgelegd hoe het euroklasse systeem werkt). De eisen van de milieuzone kunnen dan in de loop van de tijd worden aangescherpt, zodat het wagenpark steeds verder verschoont.

In de gemeente Utrecht is vanaf 1 januari 2015 een milieuzone voor personenauto's en bestelbussen van kracht.³ Utrecht is hiermee de eerste gemeente van Nederland die dit grote probleem aanpakt. In Utrecht worden dieselveertuigen van vóór 1 januari 2001 niet meer toegelaten. Dat



komt ongeveer overeen met diesel euroklasse 2. Milieudefensie is blij met deze stap van de gemeente en hoopt dat de toegangseisen in de toekomst verder worden aangescherpt. De gemeente heeft aangegeven dat de milieuzone periodiek wordt geëvalueerd waarna wordt bekeken of geografische uitbreiding en/of verbreding naar andere vervoerscategorieën nodig is. Door eisen te stellen aan de voertuigen in de binnensteden, worden inwoners en ondernemers gedwongen om hun auto of bestelbusje vervroegd te vervangen. Hierdoor moeten sommige mensen fors investeren. Dit is niet voor iedereen mogelijk. Om te zorgen dat de lasten eerlijk verdeeld worden, is het nodig dat gemeenten voor schrijnende situaties hardheidsclausules en subsidieregelingen instellen.

Oldtimers kunnen – onder bepaalde voorwaarden – gewoon blijven

De discussie over milieuzones voor personenauto's heeft nogal te lijden onder de emotionele argumenten van liefhebbers van oldtimers. Wat Milieudefensie betreft wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen auto's met een cultuurhistorische waarde, die als liefhebberij in stand worden gehouden en 'gewone' oude auto's die nog rondrijden omdat ze goedkoop zijn, maar per saldo heel veel vervuilen. Hiermee brengen zij de gezondheid van veel mensen onnodig schade toe.

Oldtimers die een beperkt aantal kilometers per jaar rijden, dragen weinig bij aan de vervuiling. Voor deze auto's zijn eenvoudig uitzonderingen te bedenken, met tijdelijke ontheffingen. Wie wel veel rijdt, zorgt voor een schone auto. Het is ook mogelijk om een oude auto uit te rusten met schonere technieken. Een katalysator of roetfilter inbouwen of een auto op gas laten rijden scheelt veel in de uitstoot. Er zijn zelfs al oldtimers omgebouwd naar elektrisch! Voertuigen die voldoen aan moderne standaarden moeten overal welkom blijven.

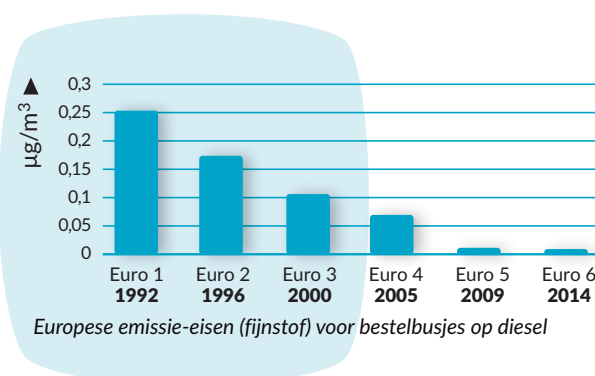
Er bestaan in Nederland nog geen milieuzones voor brommers, scooters en boten

Op dit moment bestaat nog nergens in Nederland een milieuzone voor brommers, scooters, boten, etc. De normen die wel bestaan voor de uitstoot van dit soort voertuigen, zijn vaak sterk verouderd of worden niet gehandhaafd. Vooral de scooter-

problematiek staat de laatste jaren steeds hoger op de gemeentelijke agenda, zowel vanwege de overlast op de fietspaden als vanwege de relatief zeer schadelijke uitstoot van tweetakt en (sommige) viertakt motoren.⁴ In een aantal steden, waaronder Amsterdam, wordt wel gesproken over de mogelijkheid van een milieuzone voor scooters, maar tot het moment van schrijven van dit informatieblad (september 2014) zijn deze plannen nog nergens concreet.

Handhaving van de milieuzone gaat vaak met behulp van euroklassen

De milieuzone wordt aangegeven met een verkeersbord. Soms zijn aan dit bord enige vrijstellingen gekoppeld, bijvoorbeeld voor bijzondere voertuigen. De handhaving vindt plaats door middel van camera's, kentekenscanners of handhavers. Met behulp van die informatie kan de euroklasse van een voertuig worden bepaald.



Sinds begin jaren '90 moeten alle voertuigen aan bepaalde Europese uitstooteisen voldoen, de zogenaamde euronormen.⁵ Die normen worden langzaamaan strenger. Nieuwe auto's en vrachtwagens worden dus steeds schoner. Zo mag een (diesel)busje dat in 2010 is gemaakt ruim 10 keer minder fijnstof uitstoten dan een busje uit 2006. In vergelijking met een busje uit 1995 is het verschil zelfs een factor 50!

Van al het wegverkeer is bekend wat de euronorm en bijbehorende euroklasse is. Dat maakt het makkelijk voor overheden om de milieuzone te handhaven en voor eigenaren om een geschikt voertuig aan te schaffen.

In het buitenland zijn milieuzones erg effectief gebleken om roet terug te dringen

In veel buitenlandse steden gelden al milieuzones voor meer voertuigen dan alleen vrachtwagens. Wat dat betreft loopt Nederland achter op veel van haar buurlanden. In Duitsland alleen al is in 50 steden een milieuzone. Ook in andere Europese steden, zoals Kopenhagen, Madrid en Lissabon, zijn milieuzones voor personenwagens en/of bestelbusjes ingesteld.

In Duitsland mag elke stad zelf bepalen hoe groot en streng de zone is. Het systeem is eenvoudig: iedere auto heeft op basis van de uitstoot een rode, gele of groene sticker. De stad bepaalt welke stickers in het centrum mogen komen. Een grote, strenge milieuzone kan flink helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo is in Berlijn de uitstoot van fijnstof door het verkeer met maar liefst 24 procent afgenomen.⁶

Het effect op roet, een van de meest schadelijke bestanddelen van luchtvervuiling, is zelfs nog veel groter. Uit een vergelijkende studie over milieuzones in allerlei steden bleek dat de hoeveelheid schadelijk roet tot wel de helft afneemt door een milieuzone!⁷



FOTO: PIERRE CROM

zones in allerlei steden bleek dat de hoeveelheid schadelijk roet tot wel de helft afneemt door een milieuzone!⁷

De effecten treden zowel binnen als buiten de milieuzone op. Hoe verder van de milieuzone je verwijderd bent, hoe minder groot het effect natuurlijk is. In vergelijking met andere maatregelen zijn milieuzones een van de meest effectieve maatregelen die een gemeente kan nemen om de lokale lucht gezonder te maken.

Samen
voor gezonde lucht



Meer weten?

Kijk op www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit of neem contact met ons op. Dat kan via gezondelucht@milieudefensie.nl of door te bellen met onze Servicelijn: 020 6262 620 (ma – do, 9.30 tot 16.30 uur).

Noten:

- 1 www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=377400
- 2 www.milieuzones.nl/effecten
- 3 www.utrecht.nl/verkeer-en-vervoer/milieuzone
- 4 S.M. Platt et al. Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities. *Nature Communications* 5, #3749. 13 May 2014
- 5 nl.wikipedia.org/wiki/Europese_emissiestandaard
- 6 www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/workplan/urban/documents/Skopje/presentations/session4/1.low.emission.zone.pdf
- 7 Literature review presented at symposium "Low Emission Zones - how to estimate air quality benefits", ACCEPTANCE project, 17-18 Juni 2014, Zweeds Natuurhistorisch Museum, Stockholm

[www.milieudefensie.nl/
luchtkwaliteit](http://www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit)


milieudefensie
anders kijken, anders kiezen