



Foto boven: In Eindhoven is in het voorjaar een grote handhavingsactie gehouden bij de milieuzones.

Foto: Jan-Willem Hommes

Foto onder: Van bordjes in de berm zijn de milieuzones in twee jaar tijd een factor geworden waar vrachtauto's serieus rekening mee moeten houden.

Foto: gemeente Den Haag

Toezicht milieuzones aangescherpt

Kentekenscanners verhogen naleving, luchtkwaliteit blijft zorgenkindje

Het gemeentelijk toezicht op de elf milieuzones kent een lange aanloop. Chauffeurs met vervuilende vrachtauto's konden geruime tijd de voor hun verboden stadscentra inrijden, zonder een boete te riskeren. Door gerichte handhavingsacties en de inzet van automatische kentekenscanners is de naleving overall tot boven de tachtig procent gestegen. De lokale luchtkwaliteit verbetert, maar gemeenten beraden zich of dat voldoende is om de Europese normen in 2011 en 2015 te halen.

„Bordjes in de berm. Veel meer stelden de acht milieuzones in 2008 niet voor”, stelt Ivo Stumpe, senior medewerker mobiliteit van Milieudefensie. „De zones waren toen een jaar in werking, maar vrijwel geen enkele gemeente hield zich bezig met monitoring of handhaving. Wij schrokken daar van en zijn toen zelf op onderzoek uitgegaan.” De eerste steekproef van begin 2009 liet zien dat gemiddeld éénderde van de vrachtwagens in de milieuzones te veel fijnstof (PM10) en stikstofdioxide uitstootte om daar te mogen rijden. „Daardoor was de lucht in de praktijk veel vuiler dan verwacht met alle gevolgen voor de volksgezondheid”, vervolgt Stumpe. „Ons rapport maakte een hoop los in de Tweede Kamer en gemeenteraden. Logisch, als je nieuwe regels invoert en ruim dertig procent lapt die aan zijn laars, dan ben je verkeerd bezig.” De politieke commotie bleef niet zonder gevolg: uit een tweede steekproef van Milieudefensie bleek dat de naleving eind 2009 geste-

gen was tot tachtig procent. Stumpe: „Nog altijd onvoldoende, de twintig procent overtreders brengen meer schadelijke stoffen de lucht in dan de tachtig procent die zich wel aan de regels houdt. Maar ik merk nu wel dat gemeenten serieus met handhaving bezig zijn.”

Potlood ter hand

Rob Velders, projectleider van de Haagse milieuzone, nam bij de tweede steekproef van Milieudefensie ook een potlood ter hand. Hij noteerde samen met een vrijwilliger van de milieuorganisatie de kentekens van alle voorbijrijdende vrachtauto's. Op kantoor controleerde hij of de vrachtwagens de vereiste zuinige motoren hadden, of een geschikt roetfilter. „Ik deed mee aan de steekproef om na te gaan of die bewuste ochtend in september vorig jaar een representatieve dag was”, legt Velders uit. „En om de vertaalslag te kunnen maken naar de gemeentelijke cijfers. Die rekenen vrachtauto's

met een gemeentelijke ontheffing niet mee.” Hoewel Den Haag niet bij de eerste lichte milieuzones zat, Utrecht en Eindhoven hadden bijna een jaar eerder de primeur, is de naleving in de hofstad van begin af aan relatief hoog. Velders denkt dat dit komt doordat de gemeente zich niet zozeer richt op de boetes. „Het is erg verleidelijk om tevreden te zijn wanneer je veel bekeuringen uitschrijft. Maar het doel is een betere luchtkwaliteit en boetes uitschrijven is één van de middelen omdat te bereiken. Als je een hoge naleving haalt door een heldere voorlichtingscampagne, dan is dat ook prima!”

Velders vindt het belangrijk dat van tevoren een streefwaarde voor de naleving is vastgesteld. „Wanneer is het goed genoeg? Een volledige naleving is niet realistisch. Dan zouden overall slagbomen moeten komen, want er zijn altijd chauffeurs die niet opletten of hopen dat ze de boete van 160 euro ontlopen.” Den Haag haalde door de inzet van een uitzendkracht een nalevingspercentage van dik boven de beoogde 90 procent. Velders: „Een student liep twee ochtenden per week met een PDA (Personal Digital Assistant) door de binnenstad. Hij kon direct nagaan of de chauffeur in overtreding >>



was. Was dat het geval, dan noteerde hij de firmanaam en even later belde ik de directeur op. Ik vroeg of hij of zij wist dat Den Haag een milieuzone heeft, waarom hun chauffeur daar reed en of ze de volgende keer een schone vrachtwagen kunnen sturen." Deze aanpak was succesvol. „Als je eerlijk uitlegt dat het ons om schone lucht gaat en dat we aan de Europese normen moeten voldoen, hebben de meesten daar begrip voor. Dat blijkt wel uit de betere naleving. Iedereen wil voorkomen dat de binnenstad helemaal op slot moet omdat de lucht te vies is.”

Forse investering

Toch is Den Haag recentelijk met de persoonlijke aanpak gestopt. Niet vanwege de kosten, maar om de naleving naar een nog hoger niveau te tillen. „We willen met kentekenscanners 98 procent halen”, aldus Velders. Kentekenscanners (ANPR, Automatic Number Plate Recognition) zijn digitale camera's die bij het passeren van een vrachtauto het kenteken registreren. Het systeem zoekt in de databases van de Rijksdienst voor Wegverkeer, Agentschap NL en de gemeente naar de euroklasse van de motor en een

eventuele ontheffing. Zo is duidelijk of een vrachtwagen de milieuzone in mag. Bij een overtreding wordt automatisch een bekeuring opgestuurd. In Amsterdam zijn de scanners nu een jaar in gebruik en is de naleving 97 procent. Ruim vijftig scanners bewaken alle afritten van de ringweg A10, die de grens van de grootste milieuzone van Nederland vormt. De aanschaf van het systeem vergde een forse eenmalige investering, maar volgens de gemeente weegt dat op tegen de kosten van de inzet van BOA's. Gemeente Den Haag had als voordeel dat ze de scanners op een beperkt aantal strategische plekken in de zone kon installeren. Hierdoor is met minder scanners de pakkans even groot als met scanners bij alle in- en uitritten. De twaalf scanners zijn afgelopen augustus aangezet. „Wie de zone inrijdt, zal hoe dan ook een scanner passeren”, waarschuwt Velders. „Er zijn geen sluiproutes.” Gemeente Rotterdam heeft de vaste kentekenscanners overwogen, maar ziet er van af vanwege de kosten. Net als Eindhoven. „In deze tijd van bezuinigingen is dat voor ons geen haalbare optie”, legt Jan-Willem Hommes van gemeente Eindhoven uit. De coördina-

tor milieuzonering en goederenvervoer houdt de komst van een scanwagen in Utrecht wel in de gaten. „Mocht de milieuzone in 2013 ook voor bestelbusjes gaan gelden, dan is die optie wel interessant. Er rijden namelijk acht keer meer bestelbusjes door de stad dan vrachtwagens. Dat kun je met BOA's niet meer behappen.” Een scanwagen heeft diverse camera's aan boord die al rijdend kentekens registreren van geparkeerde en rijdende vrachtwagens. De scanwagen is goedkoper in aanschaf dan de vaste kentekenscanners, maar de pakkans is iets lager. Bijkomend voordeel is dat de scanwagen ook voor andere doeleinden geschikt is, zoals het opsporen van foutparkeerders en verkeerstellingen.

Knipperende matrixborden

Vooralsnog zet Eindhoven BOA's in om overtreders op te sporen en organiseert ze jaarlijks een uitgebreide handhavingsactie, gelijktijdig met drie andere Brabantse steden: Den Bosch, Breda en Tilburg. Bij de laatste actie op 10 juni 2010 werden op twee locaties in Eindhoven in totaal 45 vrachtauto's gecontroleerd, waarvan er acht in overtreding waren. Hommes: „De dagelijk-

'Voldoen aan NO₂-norm wordt een hele kluit'

„Door de aanwezigheid van roetfilters op vrachtwagens wordt de norm voor fijnstof in 2011 nu al vrijwel overal gehaald”, vertelt Frans Nieman, adviseur bij het Expertise Centrum Milieuzones van Agentschap NL. Minder positief is hij over stikstofdioxide. „Gemeenten zullen er een hele kluit aan hebben om die norm in 2015 te halen.” Het expertisecentrum laat jaarlijks het effect van de milieuzones op de luchtkwaliteit doorrekenen. Dit najaar wordt de nieuwste rapportage aan de minister en Tweede Kamer aangeboden.

„Een milieuzone is één van de meest effectieve middelen uit het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) om aan de Europese normen te gaan voldoen”, vervolgt Nieman. „Een strakke handhaving van de milieuzone is echter niet voldoende om de uitstoot van stikstofdioxide voldoende terug te dringen. Uit onderzoek van TNO blijkt dat vrachtauto's die een euro 5-klassificatie hebben in de stad meer stikstofdioxide uitstoten dan gedacht. De katalysator die de uitlaatgassen reinigt, werkt alleen optimaal bij hoge snelheden. Dat is een forse tegenvaller.” Nieman laat de moed echter niet zakken: „We gaan samen met het ministerie van VROM en gemeenten op zoek naar andere knoppen om aan te draaien. Denk daarbij aan het stimuleren van schone brandstoffen, betere doorstroming van het verkeer en milieuzones voor bestelbusjes. Ik hoop ook dat de euro 6-vrachtwagen, die waarschijnlijk eind 2013 op de markt komt, een stuk beter presteert dan zijn voorganger.”

Na vrachtauto's straks ook vervuilende bestelbusjes taboe

Sinds 2007 mogen vrachtauto's die te veel fijnstof en stikstofdioxide uitstoten enkele stedelijke gebieden niet meer in. Deze milieuzones zijn voor gemeenten belangrijke instrumenten om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, zodat zij aan de Europese normen kunnen voldoen. Het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering' (2006) regelt welke voertuigen een milieuzone in mogen rijden. De eerste Nederlandse milieuzones werden op 1 juli 2007 in Utrecht en Eindhoven geopend. Spoedig gevolgd door 's-Hertogenbosch, Breda en Rotterdam. In 2008 stelden Tilburg, Amsterdam en Den Haag een zone in en in 2010 Delft, Leiden en Maastricht. De gemeenten Arnhem, Rijswijk en Sittard-Geleen onderzoeken momenteel of zij een milieuzone in gaan stellen.

Per 1 januari 2010 zijn de toelatingseisen voor milieuzones aangescherpt: vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton met een dieselmotor moeten voldoen aan de Europese emissiestandaarden (euro 4 of 5 of euro 3 met een roetfilter (jonger dan acht jaar). Ook bestelauto's dragen vaak aanzienlijk bij aan een slechte lokale luchtkwaliteit. Het Rijk, acht gemeenten en het bedrijfsleven hebben daarom eind 2009 een intentieverklaring ondertekend over de voorwaarden waaronder milieuzones voor bestelauto's ingevoerd mogen worden. De gemeenten kunnen vanaf 2013 de toegang verbieden voor bestelauto's die meer vervuilen dan de Euro 4-norm. De intentieverklaring bevat een aantal afspraken. Zo onderzoeken gemeenten dit jaar of een milieuzone voor bestelauto's in hun binnenstad echt noodzakelijk is, welke (compensatie) maatregelen getroffen kunnen worden om de aanschaf en het gebruik van schone bestelauto's te bevorderen en welke kosten een milieuzone voor bestelauto's met zich meebrengt.

se controles vallen niet op. Een wegafzetting met knipperende matrixborden waar chauffeurs ter plaatse gecontroleerd worden, levert veel publiciteit op. We laten zo aan chauffeurs en bewoners zien dat de gemeente de milieuhandhaving serieus neemt.” De gemeente heeft twee weken later ook een uitgebreid kentekenonderzoek uitgevoerd. „Uitzendkrachten hebben op één dag langs de veertien belangrijkste toegangswegen tot de milieuzone de kentekens van vrachtwagens genoteerd”, vertelt Hommes. „We weten nu op welke wegen de meeste overtredingen plaatsvinden. Mijn collega's van stadstoezicht zullen daar de komende tijd extra controleren.”

Uit het kentekenonderzoek blijkt verder dat gemiddeld twintig procent van de chauffeurs in de Eindhovense milieuzone in overtreding is. „Dit moet terug naar maximaal tien procent”, vindt Hommes. „Anders halen we misschien de normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet.” Naast het afdwingen van een hogere naleving, kan Eindhoven bij tegenvallende resultaten het verboden gebied voor vervuilende vrachtwagens uitbreiden. „In een deel van onze milieuzone wordt nog niet gehandhaafd”, legt Hommes uit. „Dat is destijds zo met het bedrijfsleven afgesproken. Tenzij de verbetering van de luchtkwaliteit tegenvalt. Dan kunnen we het handhavingsgebied binnen de milieuzone vergroten, zoals dat vorige zomer is gebeurd. De gemeente hoeft daarover geen afzonderlijk verkeersbesluit te nemen.”

Nadere inlichtingen:

- Ivo Stumpe, Milieudefensie, tel. 020 6262620, ivo.stumpe@milieudefensie.nl
- Rob Velders, Gemeente Den Haag, tel. 06 23935939, rob.velders@denhaag.nl
- Jan-Willem Hommes, Gemeente Eindhoven, tel. 040 2386344, jw.hommes@eindhoven.nl
- Frans Nieman, Agentschap NL, tel. 088 6022450, frans.nieman@agentschapnl.nl

Tekst: Walter Oudshoorn