

PRAKTIJKINFO



Milieuzones

Milieuzones

Grote steden willen de luchtkwaliteit in hun binnensteden verbeteren door de bestaande milieuzone voor vrachtauto's aan te vullen met verboden voor bestelwagens en personenwagens. Vervuilende auto's, met een te hoge uitstoot van schadelijke stoffen, zijn dan verboden binnen een bepaald gebied. Voor vrachtauto's bestaan deze zones sinds 2007. Utrecht was in 2015 de eerste gemeente die ook een milieuzone heeft ingesteld voor personen- en bestelauto's. Rotterdam volgt per 2016 dit voorbeeld. Wat is een milieuzone? Waar vind je ze? Wat zijn de gevolgen voor ondernemers? Wat zijn de voor- en nadelen? Is een milieuzone zinvol? Kan verbeteren van de luchtkwaliteit ook op een andere manier worden bereikt? Deze Praktijkinfo gaat op deze vragen nader in.

WAT IS EEN MILIEUZONE?

Een milieuzone is een deel van een stad, aangewezen door het gemeentebestuur, waar bepaalde sterk vervuilende vervoersmiddelen niet in mogen. De gemeente stelt zo'n verbod in om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Vaak betreft het de binnenstad, maar het gebied kan groter zijn. Voertuigen moeten aan een bepaalde maximale uitstoot-eis (emissie-klasse) voldoen om toch het gebied in te rijden. Dit worden grenswaarden genoemd. Overtreders kunnen op forse boetes rekenen. De emissie-eis is terug te leiden tot 'de datum van eerste toelating' (DET) van het voertuig (het bouwjaar) of de Euroklasse.

GOED VOOR ONS KLIMAAT?

Een milieuzone wordt vaak gekoppeld aan maatregelen tegen de opwarming van de aarde, het broeikas-effect dat zorgt voor een verandering in het klimaat. Dit is een misvatting. Bij de opwarming van de aarde gaat het om CO₂-uitstoot (kooldioxide). Bij de verbetering van de luchtkwaliteit, het motief voor het instellen van een milieuzone, gaat het om NO₂-uitstoot (stikstofdioxide) en fijnstof (roetdeeltjes) uit uitlaatgassen.

WETTELIJK KADER

Het kabinet en lokale overheden hebben in 2005 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gesloten. Dit is een plan om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL geeft gemeenten de vrijheid om gebieden aan te wijzen waar vervuilend vervoer niet is toegestaan. Zij krijgen hiervoor geld van de Rijksoverheid dat kan worden ingezet als compensatie voor getroffen automobilisten. Vaak is dit in de vorm van een stimulans om de vervuilende auto te vervangen door schoner vervoer, zoals een sloopregeling. Het NSL houdt verder ook rekening met extra compenserende maatregelen die nodig zijn als bij grote projecten te veel uitstoot vrijkomt.

Nederland had drie redenen om het NSL af te sluiten en te werken aan een betere luchtkwaliteit. Ten eerste de volksgezondheid. Ten tweede om ruimtelijke projecten die leiden tot

(verdere) overschrijding van de normen door te kunnen laten gaan (deze moesten anders worden stilgelegd). Tot slot is het behalen van de grenswaarden een Europese verplichting en kan Nederland in gebreke worden gesteld als het niet tijdig voldoet aan de Europese normen, wat kan leiden tot boetes en dwangsommen (Bron: Rijksoverheid).

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) monitort jaarlijks hoe het staat met de luchtvervuiling. In de loop van 2016 zal duidelijk worden of Nederland de doelstellingen van het NSL heeft gehaald. Het (verlengde) NSL loopt daarom tot 2017 of mogelijk zelfs 2018, tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt.

Het besluit om al dan niet een milieuzone in te stellen, hoe groot een gebied moet zijn en de handhaving is echter een lokale aangelegenheid. Het ministerie van I&M geeft gemeenten en stadsregio's met een milieuzone vanuit het NSL geld om maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op voorwaarde dat daarvoor een deel cofinanciering tegenover staat. De provincie ziet toe op een verantwoorde besteding van het geld.

Overigens vloeien de opbrengsten van boetes van overtreders (230 euro voor vrachtverkeer en 160 euro voor personen- en bestelauto's) terug in de staatskas.



Beeld: Amber Beckers / HH

VRACHTAUTO'S

Utrecht en Eindhoven hadden in 2007 de primeur met de eerste milieuzone voor vrachtauto's. Inmiddels zijn dat er 13: 's-Hertogenbosch, Amsterdam, Breda, Delft, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Rijswijk en Arnhem.

Op [de website](#) van het Expertisecentrum Milieuzones is een overzicht opgenomen met exacte locaties. Een speciaal verkeers-

bord geeft aan waar de milieuzone begint.

Camera's registreren kentekens van de voertuigen die de zone inrijden.

Sinds 1 januari 2013 geldt dat voor toegang tot een milieuzone een vrachtwagen van 3500 kilo of meer moet voldoen aan Euroklasse IV of hoger of niet op een dieselmotor mag rijden. Dit houdt in dat het voertuig niet ouder mag zijn dan 1 oktober 2005 ('datum eerste toetreding'). Een uitzondering geldt voor een aantal bijzondere gevallen (mits niet ouder dan 13 jaar): kraanwagen of mobiele kraan, hoogwerker, betonmolen of betonmixer, betonpomp, kolkenzuiger, brandweerwagen, winkelwagen of voor detailhandel-/expositiedoeleinden, reinigingswagen of straatveger, straatreiniger, rioolzuiger, gepantserd voertuig. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) verleent deze ontheffing. Bij twijfel kan op de site van het Expertisecentrum [een kentekencontrole](#) worden uitgevoerd.

Speciale regels zijn er verder nog voor exceptioneel transport, kermis- en circusvoertuigen, verhuisauto's en bedrijfsauto's met een zware laadkraan. [Kijk hier](#) voor meer informatie.

EMISSIE-EISEN VRACHTWAGENS > 3500 KG.

Datum eerste toelating	Klasse
1988 - 1992	Euro 0
1992 - 1995	Euro I
1995 - 1999	Euro II
1999 - 2005	Euro III
2005 - 2008	Euro IV
2008 - 2012	Euro V
2012	Euro VI

Als een voertuig geen landelijke ontheffing heeft, dan kan de ondernemer in een aantal gevallen bij de betreffende gemeente om een *lokale ontheffing* vragen. Er zijn drie varianten.

- dagontheffing*. Maximaal 12 keer per jaar per kenteken
- langdurige ontheffing*. Voor een oud voertuig, terwijl de ondernemer wacht op een nieuwe en schonere wagen
- hardheidsclausule*. Hierop kan een beroep worden gedaan als de onderneming financieel niet in staat is op korte termijn een investering te doen in een roetfilter of een schoner voertuig en het bedrijf meer dan 12 keer per jaar in de milieuzone moet zijn.

Wie zonder ontheffing een milieuzone inrijdt riskeert een boete van 230 euro plus administratiekosten.

GREEN DEAL ZERO EMISSION

In november 2014 sloten een groot aantal partijen een Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Dat waren het Rijk, acht gemeenten, 18 gemeenten uit de stadsregio Arnhem-Nijmegen, ondernemings-, branche- en belangorganisaties waaronder ook VNO-NCW en MKB-Nederland, voertuigproducenten, brandstofleveranciers, logistieke dienstverleners en verladers en ontvangers (bv Heineken, HEMA, en Technische Unie). Samen willen ze bereiken dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd: dus nihil uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van stadslogistiek: de technologie moet minimaal Euro VI zijn. Daarmee lopen de ondertekenaars vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alleen emissievrije voertuigen de stad in mogen. Ook willen partijen geluidsoverlast beperken. De crux van de green deal is dat niet alleen wordt gekeken naar de voertuigtechnologie, maar ook naar de mogelijkheden om via informatiedeling ladingen te bundelen en zo het aantal ritten door de stad zo laag mogelijk te krijgen. Op 20 oktober 2015, de eerste dag van BedrijfsautoRAI, hebben nog 18 partijen zich aangesloten bij deze Green Deal, waardoor het totaal op 72 komt.

In Living Labs, regionale pilots, wordt de komende tijd onderzocht waar 'Zero Emission' levering mogelijk is én wat er nodig is om dat mogelijk te maken. Er worden

diverse routes bewandeld. Verbeteren van de voertuigtechnologie, de benutting en belading van vrachtauto's en het starten van innovatieve logistieke trajecten zijn een aantal voorbeelden. In 2020 zullen partijen de eerste resultaten en bevindingen van de Living Labs presenteren. De resultaten toetsen zij op technische, economische, juridische, veiligheids- en handavingsaspecten. De resultaten vormen de basis voor een advies over de haalbaarheid en brede toepassing van Zero Emission Stadslogistiek.

Het inzetten van stadsdistributie wordt bijvoorbeeld toegepast in Delft en Arnhem. Aan de rand van de stad nemen gespecialiseerde bedrijven de goederen over. Met kleine en schone voertuigen, die geen uitstoot hebben worden de goederen afgeleverd. De gemeente Groningen verruimt de venstertijden voor vervoerders die elektrisch rijden. Amsterdam experimenteert met een voorkeursbehandeling bij parkeren / laden en lossen voor elektrische bestelauto's. Elektrische bestelauto's mogen dan op de stoep parkeren of in voetgangersgebieden. In Tilburg kunnen mkb-ondernemers zes maanden gratis in een elektrische bestelbus rijden. Rotterdam zet in op onder meer efficiëntere logistiekoplossingen en verbeteren van het gedrag van chauffeurs. Samen met TNO wordt gewerkt aan een kennisplatform. Kijk op [de website](#) voor meer informatie over de Zero Emissionprojecten.



BESTEL- EN PERSONENAUTO'S

Utrecht kent sinds 1 januari 2015 een milieuzone voor bestelauto's. Vanaf die datum zijn dieselbestelauto's van voor 1 januari 2001 niet meer welkom. Het gebied van de milieuzone van Utrecht is identiek aan dat van vrachtauto's. In Rotterdam wordt de milieuzone voor personen- en bestelauto's per 1 januari 2016 operationeel. Tegelijkertijd wordt het gebied van de zone fors vergroot: die vergrote zone geldt dan ook voor vrachtwagens. Ook hier hebben dieselvoertuigen van voor 1 januari 2001 geen toegang. Maar ook benzine bestelauto's van voor 1 juli 1992 worden geweerd. De milieuzone in Amsterdam is aangekondigd voor 1 januari 2017. Dieselbestelvoertuigen van voor 1 januari 2000 wordt de toegang ontzegd. Een jaar later geldt deze restrictie ook voor taxi's en touringcars.

Utrecht

Sinds 1 januari 2015 is [de milieuzone in Utrecht](#) ook geldig voor personen- en bestelauto's. Dieselvoertuigen gebouwd (datum eerste toelating) voor 1 januari 2001 mogen het



Beeld: Sijmen Hendriks / HH

gebied niet meer in. In sommige gevallen kan ontheffing worden aangevraagd. Op de site van de gemeente kan hiervoor een kentekencheck worden ingevuld.

Utrechtse bedrijven en instellingen kunnen een beroep doen op [een stimuleringsregeling](#) voor de aanschaf

van schone personenauto's, lichte- en zware bestelauto's of middelzware vrachtauto's. Dit onder de voorwaarde dat tegelijkertijd een vervuilende auto wordt gesloopt. Schone personenauto zijn diesel- of benzineauto's met een DET van na 7 mei 2013 + Euro VI, volledig elektrische auto's én overige schone auto's. De gemeente gaat daarin ver: schone lichte bestelauto zijn volledig elektrische auto's. Voor zware bestelauto's geldt dat dit diesel- of benzineauto zijn met een DET van na 7 mei 2013 + Euro VI, volledig elektrische auto's én overige schone auto's. Middelzware vrachtauto's moeten volledig elektrisch zijn om in aanmerking te komen. Voor taxibedrijven geldt [een eigen stimuleringsmaatregel](#). Ook om vervuilende auto's (personenauto's, lichte- en zware bestelauto's) te laten slopen kan beroep worden gedaan op [een subsidieregeling](#). Deze kan worden aangevraagd door bedrijven en instellingen (inclusief taxibedrijven) in Utrecht. Onder vervuilende auto's wordt verstaan dieselauto's met een datum eerste toelating (DET) van vóór 1 januari 2006 en benzineauto's met een datum eerste toelating (DET) van vóór 1 juli 1992. Ook [voor inwoners](#) is een sloopregeling opgesteld.

Ook in 2015 is het voor Utrechtse bedrijven of instellingen mogelijk subsidie aan te vragen voor de aanschaf of lease van een e-scooter. Het subsidiebedrag kan oplopen tot € 1.500,- voor zakelijk veelgebruik.

Voor bewoners en bedrijven die een veilig oplaadpunt realiseren op eigen terrein is er weer een subsidie van € 500,-. Bedrijven die er voor kiezen de oplaadpunten openbaar toegankelijk te maken voor alle elektrische rijders kunnen aanspraak maken op een subsidie van € 1.500,-.

[Kijk hier](#) voor meer informatie.

Rotterdam

De bestaande milieuzone van Rotterdam voor vrachtwagens is volgens het gemeentebestuur niet voldoende om de luchtkwaliteit naar een niveau te krijgen dat goed genoeg is voor de stad. Deze zone wordt daarom uitgebreid per 1 januari 2016. Niet alleen geografisch, maar ook wat betreft de voertuigeisen.

De milieuzone kent de volgende uitgangspunten:

- de milieuzone wordt ingesteld in het gebied ten noorden van de Maas (binnen de ring, inclusief de stedelijke oeververbindingen)
- toegangseis voor diesel vrachtauto's is Euro-IV
- toegangseis voor diesel bestel- en personenauto's is Euro-III (DET 2001). Deze eis wordt per 1 januari 2018 aangescherpt tot Euro-IV (DET 2005)
- toegangseis voor benzine bestel- en personenauto's is Euro-I (DET 1992).

Het aantal voertuigen dat binnen de milieuzone geregistreerd staat en niet voldoet aan de toegangseisen, is volgens Rotterdam als volgt (indicatief):

- personenauto's (diesel) 1.500 voertuigen
- personenauto's (benzine) 400 voertuigen
- bestelauto's (diesel) 1.200 voertuigen
- bestelauto's (benzine) 100 voertuigen
- vrachtauto's (diesel) 25 voertuigen.

Van het totale wagenpark dat in Rotterdam geregistreerd staat betreft het circa 1 procent van alle personenauto's; 7 procent van de bestelauto's en minder dan 1 procent vrachtauto's.

Om Rotterdamse eigenaren van te oude bestel- en personenauto's te ondersteunen bij de aanschaf van een voertuig dat de zone wel in mag rijden, wordt [de huidige Sloopregeling](#) doorgezet. De Sloopregeling biedt compensatie van de extra kosten voor voertuigeigenaren. Een oude auto levert minstens € 1.000,- op. Dit bedrag kan, voor de demontage van een zware diesel bestelauto, oplopen tot € 2.500,-. Hoe hoog het bedrag exact is, hangt onder andere af van criteria als bouwjaar, brandstof en gewicht. Wie een 100 procent elektrische auto terugkoopt, of een auto die op groen gas rijdt, kan daar een extra premie voor ontvangen. Kijk hiervoor op [het overzicht](#) bedragen sloopregeling

Amsterdam

Wethouder Duurzaamheid Abelduheb Choho van Amsterdam maakte december 2014 bekend dat zijn gemeente de eerder

afgeblazen plannen voor een milieuzone voor bestelwagens toch doorzet. Het voorstel is inmiddels goedgekeurd door de gemeenteraad.

De milieuzone Amsterdam beslaat een groot deel van het gebied binnen de ringweg A10 (ten zuiden van het IJ). In dit stuk stad van ongeveer 35 vierkante kilometer wonen zo'n 450.000 mensen. Per 1 januari 2017 mogen dieselbestelauto's van voor bouwjaar 2000 (Euro III) de stad niet meer in. Voor vervuilende taxi's (Euro V) en touringcars (Euro IV) geldt dit verbod vanaf 1 januari 2018. Voor personenauto's gelden (vooralsnog) geen restricties. De gemeente onderzoekt nog of de milieuzone ook gaat gelden voor snorfietsen en scooters. Kijk op [de website van de gemeente](#) voor meer informatie. Op de site is ook een [een infographic](#) opgenomen over de milieuzone.



Vanaf 2020 worden ook de regels voor vrachtauto's aangescherpt. In 2025 zou er dan volledig uitstootvrij gereden moeten worden in de hoofdstad.

De gemeente Amsterdam kent een 'Stimuleringsregeling Zakelijke veelrijders' (looptijd 2011-2015). Bedrijven die veel kilometers maken in de stad kunnen van de gemeente een subsidie krijgen om een elektrisch voertuig aan te schaffen. De subsidiebedragen voor 2015 zijn:

- € 5.000 voor een elektrische zakelijke personenauto
- € 5.000 voor een elektrische bestelauto
- € 5.000 voor een elektrische taxi
- € 40.000 voor een elektrische vrachtauto.

STIMULERINGSREGELINGEN VAN DE RIJKSOVERHEID

Naast de subsidies die gemeenten toekennen, heeft ook het Rijk stimuleringsmaatregelen om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de binnenstedelijke omgeving terugdringen. Zo is er de subsidieregeling Emissiearme taxi's en bestelauto's, waarmee het ministerie van Infrastructuur en

Milieu ondernemers wil aanmoedigen nieuwe, schone voertuigen te kopen. Hiervoor is 12,5 miljoen euro beschikbaar vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voorwaarde is dat de nieuwe wagens recht hebben op vrijstelling of teruggaaf van BPM. De subsidie is beschikbaar voor voertuigen tenaamgesteld vanaf 1 oktober 2012 tot 1 januari 2015. De RVO voert deze regeling uit.

[Kijk hier](#) voor meer informatie.

Ondernemers kunnen mogelijk ook een beroep doen op fiscale regelingen voor investeringen in milieuvriendelijke technieken (zoals bv. elektrische auto's): de MIA (milieu-investeringsaftrek) en VAMIL (Willekeurige afschrijving milieu-investeringen). Met de MIA kan een ondernemer profiteren van een investeringsaftrek die kan oplopen tot 36 procent van het investeringsbedrag, bovenop de gebruikelijke investeringsaftrek. De Vamil biedt de mogelijkheid om 75 procent van de investeringskosten op een zelf te bepalen tijdstip af te schrijven. Kijk op de website van de RVO voor informatie [over MIA/VAMIL](#).

Een ondernemer die in een boekjaar investeert in bedrijfsmiddelen, kan in aanmerking komen voor de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek (KIA). De bedrijfsmiddelen waarin worden geïnvesteerd, moeten dan wel in aanmerking komen voor investeringsaftrek. Het bedrag van de aftrek hangt af van het geïnvesteerde bedrag in het boekjaar. Op de website van de Belastingdienst meer informatie [over de KIA](#).

Tevens werkt de Rijksoverheid aan een subsidieregeling voor ondernemers die in een gemeente werken, die grenst aan een gemeente die een milieuzone instelde. Die subsidieregeling kent de nodige vertraging.

Op 26 november 2015 maakte staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu bekend dat Rotterdam en Amsterdam beide 8 miljoen euro extra krijgen voor de laatste knelpunten luchtkwaliteit. Geld gaat onder meer naar een schoner OV, het faciliteren van laadpunten voor elektrisch rijden en een sloopregeling voor vervuilende bestelbusjes.

STANDPUNT VNO-NCW EN MKB-NEDERLAND

VNO-NCW en MKB-Nederland staan achter het uitgangspunt dat verbeteren van de luchtkwaliteit belangrijk is. Daarom ook ondertekenen beide organisaties de Green Deal Zero Emission.

De ondernemersorganisaties stellen echter vraagtekens bij de noodzaak om voor bestel- en personenauto's een milieuzone in te richten. Het huidige wagenpark wordt vanzelf vervangen door steeds schonere wagens. De verwachting is dat de uitstoot van deze voertuigen in 2020 zelfs nihil zal zijn.

Ondernemers worden voor de paar jaar die dat nog duurt op hoge kosten gejaagd. De stimuleringsmaatregelen bieden te weinig soelaas om die kosten op te vangen. Denk aan een installateur, die met een speciaal aangepaste bus rondrijdt.

Pijnpunten zitten er ook in de verschillende toelatingseisen, de afwijkende groottes van de gebieden, ontheffingen en de per gemeente anders opgetuigde stimuleringsmaatregelen. Een ander bezwaar van de stimuleringsmaatregelen is dat die alleen gelden voor ondernemers uit de betreffende steden. Terwijl er natuurlijk legio bedrijven zijn die niet in Amsterdam, Rotterdam of Utrecht zijn gevestigd, maar wel geregeld zaken doen in het gebied van de milieuzone en er dus door kunnen worden getroffen. Zij vallen buiten de boot.

MKB-Nederland en VNO-NCW pleiten daarom voor landelijke regie op dit punt. In de Autobrief 2 wordt een (forse) verhoging van de MRB voor oudere dieselbestelwagens en personenwagens in het vooruitzicht gesteld. Met deze fiscale regeling stellen de ondernemersverenigingen dat de milieuzones van steden voor personenauto's en bestelwagens achterhaald zijn. Deze milieuzones zouden per 2019 moeten worden beëindigd. De 16 miljoen euro die nu voor Rotterdam en Amsterdam beschikbaar komt en de bijbehorende maatregelen, maken een milieuzone alleen maar minder zinvol.

Maar tot die tijd moet het ministerie van Infrastructuur en Milieu een landelijk kader vaststellen voor milieuzones, waarbij de maatregelen die nu voor de drie grote steden zijn overeengekomen als richtlijn moeten worden genomen. Zeker als er de komende jaren nog meer gemeenten ertoe zouden overgaan een milieuzone in te richten voor personen- en bestelauto's.

Colofon

Deze brochure is een uitgave van VNO-NCW en Koninklijke Vereniging MKB-Nederland.

Vormgeving: Kooiman Creative
Beeld: Nationale Beeldbank
Hollandse Hoogte

November 2015

MKB-Nederland en VNO-NCW
Directie Communicatie
Postbus 93002
2509 AA Den Haag
Tel: 070-3490909
E-mail: bureau@mkb.nl
Internet: www.mkb.nl
www.vno-ncw.nl
Twitter: @MKBNL, @VNONCW

Hoewel deze brochure met zorg is samengesteld, kan voor de inhoud geen enkele aansprakelijkheid worden aanvaard, noch rechten eraan ontleend.