Artikel Vriendenclub bladen namens KNAC

**Stand van zaken milieuzones**

**ITALIAANSE TOESTANDEN IN ZICHT**

**Het kabinet Rutte III wil dat er in het hele land één systeem met eenduidige categorieën en borden komt voor alle milieuzones. Bij voorkeur in lijn met het systeem dat Duitsland hanteert en waar iedereen de regels snapt.**

**En toen… kwam de gemeente Arnhem.**

Het Arnhemse college van B&W heeft zich namelijk voorgenomen om dieselauto’s van voor 2004 te weren uit het stadscentrum. Daarmee gaat Arnhem verder dan enig andere Nederlandse gemeente en wordt de lappendeken aan regelgeving, iets waarvoor de KNAC al vanaf het begin waarschuwde, steeds meer realiteit. Te meer daar het aantal gemeenten dat een milieuzone overweegt met de dag groeit.

**Vrachtwagens**

Het fenomeen milieuzone is nu tien jaar oud. Automobilisten merkten er aanvankelijk weinig van, omdat het om vrachtwagens ging. Dit veranderde toen Utrecht in 2013 met een milieuzone voor personenauto’s kwam. Reden voor de KNAC om een serie rechtszaken te beginnen, om de belangen van automobilisten in het algemeen en die van haar leden in het bijzonder te verdedigen. Belangrijkste punten uit de rechtszaken waren:

* de milieuwinst (als die er al is) staat niet in verhouding tot de kosten
* dieselmotoren ouder dan 15 jaar zijn niet per definitie vuiler dan die van 14 jaar en jonger
* en: het bord voor een milieuzone voor personenauto’s had geen wettelijke status

**Rotterdam**

De Raad van State oordeelde echter dat de gemeente nou eenmaal het recht heeft om dergelijke beslissingen te nemen en dat de combinatie van borden zoals Utrecht die gebruikt niet verboden is. Intussen werd in Rotterdam ook een milieuzone voor personenauto’s ingevoerd. Alleen ging het daar ineens ook om benzineauto’s! De Stichting Rotterdamse Klassiekers (SRK) vocht het verkeersbesluit met succes aan, waarna benzineauto’s toch weer de stad in mochten. In een poging dat te blokkeren nam de lokale verkeerswethouder doodleuk een nieuw verkeersbesluit. Maar daar ging de rechter niet in mee, zodat benzineauto’s (voorlopig) dus gewoon de stad in mogen.

**Publicaties**

Doel van milieuzones is om de lucht in de stad schoner te krijgen. Daar is uiteraard niemand op tegen, ook de strijdlustige SRK en de KNAC niet. Maar de (peperdure!) milieuzones sorteren nauwelijks of geen effect, blijkt uit metingen. Daar komt bij dat de luchtkwaliteit in Nederland de laatste 40 jaar sowieso al spectaculair verbeterd is. De onderstaande 3 tabellen laten dit nog eens zien. Zowel als het gaat om fijnstof als om stikstof is er de laatste 10 jaar sprake van een gestage verbetering. En dan hebben we het nog even niet over het feit dat de impact van personenauto’s op de totale vervuiling maar heel beperkt is.

**Broeikasgassen**

En CO2 dan? Op dit vlak is sprake van een bijkomend probleem. Diesels stoten relatief namelijk veel fijnstof en stikstof uit, maar juist weinig CO2. Bij benzineauto’s is dit precies andersom. Oftewel: het vervangen van diesels door benzineauto’s verhoogt de CO2-uitstoot en zou dus juist bijdragen aan de opwarming van de aarde, iets dat we ook niet echt willen.

In de derde grafiek wordt de bijdrage van personenauto’s aan de hoeveelheid broeikasgassen inzichtelijk gemaakt. Ook hier blijkt die invloed uiterst beperkt. Het instellen van een milieuzone kán dus ook maar weinig bijdragen aan schonere lucht. Wel moet worden opgemerkt dat het hier gaat om de landelijke trend, waarbij er afwijkingen in de binnensteden mogelijk zijn.

**100 zones in Italie**

Kijken we tot slot naar Europa, dan schieten de milieuzones als paddenstoelen uit de grond. Met allemaal verschillende systemen en regeltjes. Vandaar dat de KNAC recentelijk nog waarschuwde voor ‘Italiaanse toestanden’, tenzij er uniforme regels komen, bij voorkeur zelfs in heel Europa. Het schrikbeeld is vooral Italie, waar al ruim 100 steden met milieuzones zijn, met elk hun eigen regeltjes.

Dat moeten we zien te voorkomen; Nederland mag geen ‘Little Italy’ worden.

November 2017