

Milieuzones terug van

LUCHTKWALITEIT Uitstoot stikstofoxide in binnensteden blijft zorgen baren

PETER COLON
PARTNER BUCK CONSULTANTS
INTERNATIONAL

Eind vorig jaar zetten Rotterdam en Utrecht de discussie over milieuzones op scherp. De vraag is wat de beste manier is om de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren: gewenst gedrag belonen, of ongewenst handelen straffen.

Eind vorig jaar barstte de discussie over milieuzones in Nederlandse steden opnieuw los. De Tweede Kamer nam een motie van de VVD aan, waarin de minister werd opgeroepen af te zien van landelijke regels over de invoering van milieuzones voor onder andere personenauto's en bromfietsen. Al snel werd duidelijk dat deze motie niet het einde van de milieuzones betekent. Bestaande milieuzones voor het vrachtverkeer kunnen gewoon blijven bestaan. Ook kunnen gemeenten nog steeds milieuzones instellen, bijvoorbeeld voor bestel- en personenauto's.

Het bleek vooral om een technische discussie te gaan. De minister had het voornemen om het verkeersreglement aan te passen, waardoor het bestaande bord voor milieuzones niet alleen van toepassing is voor vrachtauto's, maar ook voor personen- en bestelauto's. De motie roept de regering op om de omschrijving niet uit te breiden, maar zegt niets over de bevoegdheid van gemeenten om milieuzones in te stellen. Al binnen een paar dagen werd duidelijk dat de gemeenten Rotterdam en Utrecht hun plannen voor milieuzones voor personenauto's, bestelauto's of bromfietsen gewoon door zullen zetten.

Geschiedenis

Maar waarom willen steden als

Rotterdam en Utrecht nog steeds milieuzones invoeren? Wat is er aan de hand? Een blik op de geschiedenis en recente rapporten van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu kunnen hierbij helpen. Eerst de geschiedenis. De Europese Commissie heeft in 1998 normen voor de luchtkwaliteit opgesteld waaraan alle lidstaten moeten voldoen. Het ging hier om maximale concentraties van fijnstof en stikstofoxides (NOx). Nederland voldeed op dat moment nog in de verste verte niet aan deze normen, en heeft uiteindelijk in 2009 uitstel van de Europese Commissie gekregen. Voorwaarde hiervoor was wel dat er een programma moest worden opgesteld waarmee Nederland uiterlijk in

Om een wildgroei van verboden te voorkomen, hebben rijk, deze gemeenten en het logistieke bedrijfsleven uiteindelijk landelijke afspraken gemaakt over de randvoorwaarden voor de invoering van milieuzones voor vrachtauto's. De afspraken werden in 2009 vastgelegd in het convenant stimuleringschone vrachtauto's en milieuzonering, waarna steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag milieuzones voor vrachtauto's hebben ingevoerd.

Randstad

Ondanks het feit dat uit onderzoek door het RIVM (Monitoringsrapportage NSL) naar voren komt dat de concentraties fijnstof en NOx

Maatregelen zijn nodig om aan de Europese normen te voldoen.

in 2015 aan de nieuwe normen zou kunnen voldoen. Dit programma (NSL, Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) is door gemeenten en het rijk gezamenlijk ontworpen en uitgevoerd en bevat een groot aantal maatregelen om de uitstoot van fijnstof en NOx door vooral verkeer en landbouw terug te dringen. Nadrukkelijk was ook het vrachtverkeer in binnensteden in beeld als doelgroep voor de maatregelen in het NSL, omdat dit een belangrijke veroorzaker van de overschrijding van de normen zou zijn.

Convenant

Al snel besloten enkele steden om de oudste en meest vervuilende vrachtauto's uit de steden te weren.

tussen 2009 en 2014 met bijna 20 procent zijn afgenomen, is het effect te klein om in 2015 in het gehele land aan de normen te voldoen. De Europese normen worden nog steeds in enkele gebieden overschreden. Het RIVM stelt vast dat tot 2020 de concentratie NOx verder zal dalen, terwijl voor fijnstof de daling stagneert. Fijnstof is lokaal nog te hoog in gebieden met intensieve veehouderij of industrie. De concentratie NOx is vooral nog te hoog op een beperkt aantal binnenstedelijke locaties in de Randstad met veel verkeer. Deze overschrijdingen zijn hardnekkig en nemen maar langzaam af. Daarom willen steden als Utrecht en Rotterdam nieuwe maatregelen invoeren om de lucht in deze steden verder

te verschonen om zo aan de Europese normen te voldoen.

Effect

Overigens blijkt dat de milieuzones voor het vrachtverkeer wel degelijk effect hebben gehad in de steden waar deze zijn ingevoerd, alhoewel dat wel minder groot was dan vooraf werd verwacht. Transportonder-

nemers en eigen vervoerders hebben inderdaad fors geïnvesteerd in verjonging van het wagenpark. Helaas werd daarna vastgesteld dat ook deze 'schone vrachtauto's' in de praktijk toch meer vervuilen dan de fabrikanten hadden voorgespiegeld. De milieuwinst van deze investeringen was daardoor toch kleiner dan voorspeld werd. Mede hierdoor

AGENDA

TOEKOMST VAN ROTTERDAM ALS ENERGIEHAVEN

27 JANUARI

RMSC organiseert samen met de STC-Group een Mastertrendsessie. Aansluitend vindt op dezelfde locatie de nieuwjaarsreceptie plaats van de RMSC.

• stc-group.nl

LOGISTIEKDAG 2016

4 FEBRUARI

Tilburg staat op deze dag in het teken van een netwerkevent over de toekomst van logistiek. Meerdere logistieke congressen op dezelfde dag: Ports & Hinterland, Rail & Logistiek, Weg & Transport.

• managementproducties.com

VLAAMSE HAVENLUNCH

3 MAART

Voor zowel havenautoriteiten als private partijen groeit het belang om te investeren in netwerken en connectiviteit, om marktaandeel te behouden en te vergroten en in te zetten op duurzaamheid.

• havenlunch.be

CONGRES E-FULFILMENT

23 MAART

Nieuwsblad Transport organiseert een congres voor iedereen die betrokken is bij de organisatie van het e-fulfilmentproces en e-commerce logistiek. Uiteraard is er veel gelegenheid om te netwerken.

• nieuwsbladtransport.nl/events

CONGRES 'BIG DATA, SMALL WORLD'

22 APRIL

De Topsector Logistiek organiseert het congres 'Big Data, Small World'. Het gebruiken en combineren van data wordt steeds belangrijker voor bedrijven. Ook in de logistiek.

• topsectorlogistiek.nl



nooit weggeweest

zien gemeentebesturen zich toch weer genoodzaakt om verdere maatregelen voor schone lucht in de stad te nemen.

Niet alleen vrachtauto's

Het grote voordeel van de huidige discussie over sjoemeldiesels en de milieuzones voor personenauto's en bromfietsen is dat niet langer al-

leen de vrachtauto's als grote vervuilers worden aangemerkt. Er wordt nu in de volle breedte gekeken naar de uitstoot van het verkeer. Dit biedt ook nieuwe kansen om innovatieve technieken in stedelijk verkeer toe te passen, waar ook de transportsector van kan profiteren. Een mooi voorbeeld hiervan is de Green Deal Zero Emission Stadslo-

gistiek. Hierin hebben verschillende steden afgesproken om proeftuinen in te richten, waarin ook transportondernemers in staat worden gesteld te experimenteren met schonere vormen van distributie. Het gaat dan niet langer om bestraffen van ongewenst gedrag, maar om belonen van innovatie en verschooning.

FAILLISSEMENTEN

Cooltrans B.V.
Oirschot
Rechtbank Oost-Brabant

Bussink Transportdiensten Dinxperlo BV
Dinxperlo
Rechtbank Gelderland

Combipakt
Nijmegen
Rechtbank Gelderland

Eazy Logistics
Veenendaal
Rechtbank Midden-Nederland

Cargo Carriers BVBA
Zingem
Rechtbank Oudenaarde

General European Road Transport
Wevelgem
Rechtbank Kortrijk

Vrieshuis Westerlo NV
Westerlo
Rechtbank Turnhout:

B & A CARGO S-bvba
Diegem
Rechtbank Brussel

PERSONALIA



De directie van de Emons Group is sinds deze maand uitgebreid met **Paul Looman**, die de rol van

Chief Commercial Officer vervult. Samen met **Daan Emons** (CEO) en **Sylvester van de Logt** (CFO) is hij verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken binnen het Milsbeekse familiebedrijf. Looman heeft veel operationele en commerciële ervaring in de logistiek, opgedaan bij grote logistieke dienstverleners als Wim Bosman en Ewals Cargo Care.

Martin Lundstedt, voorzitter en CEO van de Volvo-groep, is de nieuwe ACEA- voorzitter. Hij neemt het voorzitterschap over van Scania-CEO **Henrik Henriksen**. Die was niet lang voorzitter van de Europese koepel van de automobielindustrie. In november vorig jaar werd hij benoemd.

Railinfra Solutions, een samenwerking tussen DB International, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos op het gebied van spoor mobiliteit, heeft **Ilse Siebrand** (48) benoemd als nieuwe directeur. Ze wordt verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering, de uitbreiding van de klantengroep en verdere groei van spooringenieursbureau Railinfra Solutions. Naast haar nieuwe baan blijft ze ook directeur Business Development Transport & Planning bij Royal Haskoning-DHV. Siebrand volgt **Richard Pater** op. De afgelopen drie jaar was Ilse Siebrand unitdirecteur Infrastructuur van Royal HaskoningDHV.

Daarvoor was zij onder andere directeur Integraal Projectmanagement en capaciteitsmanager voor grote infrastructurele projecten in Nederland bij het bedrijf.



Mark Horsten is sinds 1 januari manager sales binnen de divisie Vans van Mercedes-Benz. Hiervoor

bekleedde hij de functie van marketing manager Vans bij de Nederlandse importeur. De aanstelling is het vervolg op de verdere professionalisering van de benadering van de zakelijke markt voor bestelwagens.



Miriam Maes is sinds 1 januari commissaris van het Havenbedrijf Rotterdam. Zij vervult de vacature die

per 1 juli 2015 is ontstaan met het vertrek van Merel van Vroonhoven. Maes heeft een brede, internationale ervaring in operationele managementfuncties bij Unilever, ICI, Texas Utilities en EDF. Ze was onder meer adviseur van het ministerie van Energie en Klimaatverandering in het Verenigd Koninkrijk en senior fellow van het Klimaat en Energie Programma van de trans-Atlantische Think-Tank 'The German Marshall Fund of the United States'. Zij is eveneens oprichter en CEO van Foresee (2007), een adviesbureau op het gebied van energie en klimaatverandering.



nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
nieuwsbladtransport.nl

MANAGING DIRECTOR
michel.schuuring@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versteijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore

VORMGEVING
edward ouwerkerk
barry hage
erik straver
studio@ntpublishers.nl

MANAGER OPERATIONS
frank.van.hal@ntpublishers.nl

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 010 280 10 25
F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.nl

KLANTENSERVICE
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatie op www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren. Of neem contact op met onze klantenservice:

010 280 10 16, Fax: 010 280 10 05,
customerdesk@ntpublishers.nl

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

OFFICE MANAGEMENT
T. 010 280 10 00
F. 010 280 10 05

MAINPORT MAIL
T. 010 280 10 30
F. 010 280 10 05
mpm@mainportmail.nl
petra.glansdorp@mainportmail.nl
minouschka.schouten@mainportmail.nl



© 2016 NT Publishers BV. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

