



Datum besluit B&W (25-04-2023)
Forumverg. d.d. (datum)
Agendapunt nr. (nummer)
Portefeuillehouder(s) M. Wit - Energie(transitie), Openbare Ruimte, Milieu en
Duurzaamheid, Volksgezondheid en Kunst en Cultuur
Redacteur A. Cairo
Doorkiesnummer (070) 326 15 88
Domein / Team
Corsanummer 23.002325

Aan de Raad,

1. Onderwerp
Uitbreiding en invoering Milieuzones
2. Voorstel
 1. In te stemmen met de uitbreiding van de milieuzone Haagweg met autobussen.
 2. In te stemmen met een milieuzone Prinses Beatrixlaan voor dieselvrachtauto's en diesela autobussen.
 3. In te stemmen met het in de begroting opnemen van de totale claim van de invoeringskosten ad € 54.800 voor de milieuzone Haagweg en een bedrag ad € 333.300 voor de milieuzone Prinses Beatrixlaan. Dit zoals opgenomen in het totale kostenoverzicht van tabel 4 op pagina 9 van dit voorstel.
 4. In te stemmen met het in de begroting opnemen van de totale claim van de operationele kosten (exploitatie kosten) ad € 36.875 voor de milieuzone Haagweg en € 338.125 voor de milieuzone Prinses Beatrixlaan. Dit over een periode van 5 jaar. De structurele claim vanaf 2029 is € 22.500 zoals opgenomen in het totale kostenoverzicht van tabel 4 op pagina 9 van dit voorstel.
3. Inleiding

De lucht in Rijswijk is vervuild door onder andere uitlaatgassen van het verkeer. Vervuilde lucht heeft invloed op de gezondheid van mensen. Met een milieuzone worden voertuigen die relatief veel bijdragen aan vervuilde lucht geweerd. In 2021 hebben wij onderzocht of een uitbreiding van de huidige milieuzone en een invoering van nieuwe milieuzones leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit in Rijswijk. In het Effectonderzoek zijn de volgende varianten onderzocht:

- uitbreiding van de huidige milieuzone Haagweg voor dieselvrachtauto's met andere voertuig categorieën;
- invoering van een milieuzone Prinses Beatrixlaan;
- invoering van een milieuzone voor brom- en snorfietsen.

Het resultaat van het Effectonderzoek hebben wij in een participatietraject voorgelegd aan inwoners en ondernemers van Rijswijk. We hebben aan alle inwoners en ondernemers de gelegenheid gegeven om hun mening te geven over de uitbreiding en invoering van milieuzones in Rijswijk. Dit konden zij doen door een online vragenlijst in te vullen en/of mee te doen met een gespreksavond. In bijlage 1 ziet u het rapport van het participatietraject.

**Milieuzone Haagweg**

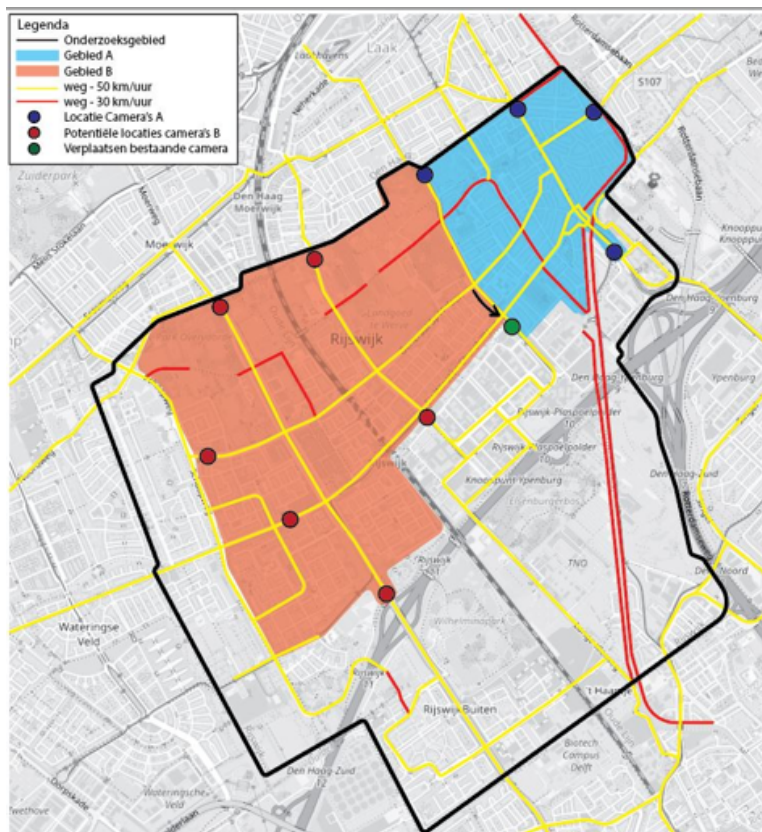
Rijswijk heeft voor de Haagweg een milieuzone met toegangsvoorwaarden voor dieselvrachtauto's. In 2020 zijn de toegangsvoorwaarden van de milieuzone Haagweg strenger geworden en is deze zone alleen toegankelijk voor dieselvrachtauto's met emissieklasse 6. Hoe hoger de emissieklasse hoe schoner het voertuig. Dit heeft ertoe geleid dat er fors minder dieselvrachtauto's met emissieklasse 3 of lager door de milieuzone Haagweg rijden. Daarnaast zien we een stijging van het aantal aanvragen voor een milieuzone-ontheffing "lange levertijd" in verband met de aanschaf van een schonere dieselvrachtauto (emissieklasse 6). Uit het Effectonderzoek blijkt ook dat een milieuzone voor dieselvrachtauto's en dieselautobussen emissieklasse 6 samen de grootste uitstootvermindering oplevert. De uitstootvermindering van fijnstof is ongeveer ($PM_{2,5}$) 2% en voor stikstofdioxide 6%. Dit ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het wagenpark.

Een milieuzone voor dieselvrachtauto en -bestelbussen laat een groter effect op de uitstootvermindering zien maar het is wettelijk nog niet mogelijk om een milieuzone in te richten voor deze voertuigcategorieën samen. Dat is pas mogelijk in 2025 wanneer invoering van nul-emissiezones is toegestaan. De voorwaarde is dat een nul-emissie zone vier jaar voor invoering moet worden aangekondigd. We hebben daarom ook beschouwd wat het effect is van een milieuzone voor autobussen. Het aandeel dieselautobussen op de Haagweg is relatief klein, maar wij verwachten in combinatie met de voertuigcategorie dieselvrachtauto's nog meer uitstootvermindering waarmee dus verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidswinst kan worden bereikt.

Wij trekken daarom de conclusie dat we een verdere verbetering van de luchtkwaliteit kunnen bereiken door uitbreiding van de milieuzone Haagweg met toegangsvoorwaarden voor dieselautobussen.

Milieuzone Prinses Beatrixlaan

In het Effectonderzoek is voor de Prinses Beatrixlaan onderzoek gedaan naar een milieuzone voor de voertuigcategorieën dieselvrachtauto's en dieselautobussen en (diesel)personen- en bestelauto's. Het gebied waar in het onderzoek naar is gekeken is weergegeven in figuur 1. De zone voor de Prinses Beatrixlaan is op de plattegrond aangegeven als gebied B en de huidige milieuzone Haagweg is aangegeven als gebied A. De milieuzone Prinses Beatrixlaan is groter dan de milieuzone Haagweg omdat ook de mogelijke sluiproutes tussen beide milieuzones hierin zijn opgenomen.



Uit het Effectonderzoek blijkt dat een milieuzone voor vrachtauto's en autobussen samen de grootste uitstootvermindering heeft van ongeveer 3% voor fijnstof (PM_{2,5}) en 10% voor stikstofdioxide in de Prinses Beatrixlaan en omgeving. Daarom concluderen wij dat een milieuzone voor dieselvrachtauto's en dieselautobussen in dit gebied bijdraagt aan verbetering van de luchtkwaliteit in dit gebied.

Brom- en snorfietsen

Uit het Effectonderzoek blijkt dat een milieuzone voor brom- en snorfietsen een gering effect heeft op de vermindering van de totale uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof in de gemeente. Wel is de blootstelling van verkeersdeelnemers relevant. In het algemeen hebben de tweetakt brom- en snorfietsen een hogere uitstoot van onverbrande koolwaterstoffen en fijnstof dan viertakt brom- en snorfietsen. Daarmee zijn de tweetakt brom- en snorfietsen vervuilerder dan viertakt en een risico voor de gezondheid van langzame verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) die bij kruispunten in de buurt van deze voertuigen met draaiende motor, staan te wachten op het verkeerslicht.

Een milieuzone voor brom- en snorfietsen draagt beperkt bij aan de vermindering van de totale concentraties van fijnstof en stikstofdioxide in Rijswijk. Daarnaast is de handhaving van een dergelijke zone in Rijswijk een uitdaging vanwege de vele uitvalswegen. Omdat het gebied niet geheel omsloten kan worden met camera's zal de reële pakkans minimaal zijn. Om die te vergroten zal de personele inzet van handhaving moeten toenemen. Wij concluderen dat het effect van een milieuzone voor deze categorie voertuigen niet voldoende opweegt tegen de kosten van het instellen van een milieuzone voor brom- en snorfietsen. Wij vinden het wel belangrijk dat de gezondheidsrisico's voor de langzame verkeersdeelnemers wordt verminderd.



Om die reden onderzoeken wij de mogelijkheden om een subsidieregeling voor het demonteren van oude brom- en snorfietsen in te stellen. De regeling zal alleen gelden voor de oude brom- en snorfietsen van 2010 en ouder en die geregistreerd zijn in Rijswijk. Wij gaan uw raad hierover informeren via een raadsinformatiebrief.

Nul-emissiezone

Minder CO₂ uitstoot door verkeer zorgt ook voor schonere lucht in steden. Daarom is het wettelijk vanaf 2025 voor steden mogelijk om nul-emissiezones in te voeren voor goederenvervoer (bedrijfs- en vrachtauto's). De nul-emissiezone is feitelijk een verdere aanscherping van de huidige milieuzones voor vrachtauto's en bestelauto's. In het Effectonderzoek is een invoering van een nul-emissiezone buiten beschouwing gelaten omdat wij op dat moment nog onvoldoende cijfers hadden om de effecten van een nul-emissiezone inzichtelijk te maken. Een mogelijke invoering van de nul-emissiezone voor de Haagweg en de Prinses Beatrixlaan kan in Rijswijk op z'n vroegst vanaf 2028 omdat het besluit daartoe uiterlijk 4 jaar voor invoering moet worden aangekondigd. De mogelijke invoering van een nul-emissiezone valt dan ook buiten de reikwijdte van onderhavig besluit.



4. Beoogd effect

Rijswijk voldoet aan de wettelijke EU-normen voor stikstofdioxide en fijnstof. Dit betekent niet dat daarmee de lucht schoon is. In het coalitieakkoord staat dat *Rijswijk bereikbaar blijft en dat iedereen toegang heeft tot een vorm van vervoer*. Maar ook het zorgen voor een *schonere lucht* staat in het coalitieakkoord. Voor de realisatie van schonere lucht en daarmee het bereiken van gezondheidswinst is een verdere verbetering van de luchtkwaliteit noodzakelijk.

In het Actieplan Luchtkwaliteit staat de ambitie van de gemeente om te voldoen aan de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Sinds september 2021 zijn nieuwe WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit beschikbaar. In Rijswijk wordt hier op dit moment niet aan voldaan. De uitbreiding en invoering van de milieuzones levert een totale vermindering van de verkeersuitstoot van 2% fijnstof en 4% stikstofdioxide. Verbetering van de luchtkwaliteit is nog steeds nodig omdat we schonere lucht voor onze inwoners willen en een gezondere omgeving waarin zij wonen en leven. De uitbreiding en invoering van milieuzones draagt bij aan schone lucht in Rijswijk en is één van de lokale maatregelen waarmee we proberen toe te werken naar het bereiken van de WHO-advieswaarden in 2030.

5. Argumenten

1. Algemeen

Schone lucht is van groot belang voor de gezondheid van iedereen. Het streven naar schone lucht en gezondheidswinst is een voortdurend proces waarvoor Rijswijk zich moet blijven inspannen. De eerste stappen zijn gezet door het vaststellen van het Actieplan Luchtkwaliteit en de deelname aan het Schone Luchtakkoord. De uitbreiding en invoering van milieuzones is één van de maatregelen waarmee wij de doelstelling van het Actieplan Luchtkwaliteit en van het Schone Luchtakkoord willen bereiken.

De milieuzone is een beleidsinstrument voor gemeenten om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. We volgen hierbij de Europese regels. In deze regels staan voorwaarden voor de uitstoot van schadelijke stoffen waaraan fabrikanten van voertuigen moeten voldoen. De emissieklasse waaraan voertuigen moeten voldoen wordt door de EU om de zoveel tijd strenger gemaakt. Daardoor stoten oudere voertuigen, volgens de officiële emissietests, over het algemeen meer luchtvervuilende stoffen uit dan gelijksoortige voertuigen van meer recente bouwjaren. Wanneer deze oudere voertuigen worden geweerd, zullen deze waarschijnlijk grotendeels vervangen worden door voertuigen die wél voldoen aan de milieuzone-eisen. Aangezien deze nieuwere voertuigen schoner zijn, neemt de hoeveelheid emissies af. Dit leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het resultaat van het Effectonderzoek is in een participatietraject voorgelegd aan de inwoners en ondernemers. De participatie bestond uit een enquête en twee participatie bijeenkomsten. De enquête is door 368 inwoners/ondernemers ingevuld. 82% geven aan in te stemmen met de uitbreiding en invoering van milieuzones in Rijswijk.

Met de invoering/uitbreiding van de milieuzones wordt ook een ontheffingenbeleid opgesteld. Vervoerders die niet aan de toegangseisen voldoen kunnen onder voorwaarden een ontheffing aanvragen. Een stringenter ontheffingenbeleid heeft tot gevolg dat minder vervuilende voertuigen worden toegelaten in het milieuzone gebied en meer gezondheidswinst wordt bereikt. Een ander effect is dat de transporteurs en voertuigbezitters dan sneller investeringen moeten doen voor de aanschaf van schonere voertuigen.



De gemeente Delft heeft aangegeven een milieuzone voor vrachtauto's en autobussen in te voeren in de bebouwde kom van Delft in 2024. De gemeente Den Haag heeft voor het gebied centrumring een milieuzone voor vrachtauto's. De trend om voor de verbetering van de luchtkwaliteit deze lokale maatregelen te treffen past ook goed binnen de gemeente Rijswijk.

2. Invoering milieuzone Prinses Beatrixlaan

Landelijk wordt één derde van de CO₂-uitstoot en één kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied veroorzaakt door mobiliteit en transport. In Rijswijk is het beeld niet anders.

De Prinses Beatrixlaan is een drukke doorgaande weg met naast gelegen gebouwen op korte afstand van de weg. De verstedelijkingsopgave wordt ook in dit gebied uitgewerkt. In de planuitwerking worden kantoren langs de weg getransformeerd in woningen. Ook is het plan de rijstroken van deze weg te verleggen en de vrij gekomen ruimte te benutten voor woningbouw. Daarnaast is de gemeente Den Haag bezig met de uitwerking van het plan Den Haag Zuidwest, dat voorziet in de herinrichting van het gebied Zuidwest en meer ruimte voor woningen. De toekomstige ontwikkelingen voorzien in een transitie naar het gebruik van meer OV en fiets. De drukte op deze doorgaande weg zal niet geheel weg te nemen zijn. Een milieuzone waarbij vervuilende voertuigen worden geweerd zal bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in dit gebied.

3. Uitbreiding milieuzone Haagweg

De milieuzone Haagweg is ingericht voor dieselvrachtauto's als maatregel voor het opheffen van de overschrijding van de EU-norm voor stikstofdioxide. Deze maatregel is effectief gebleken omdat de overschrijding is opgeheven. In 2020 zijn de toegangseisen voor deze milieuzone aangescherpt naar emissieklasse VI voor vrachtauto's. Deze aanscherping was in het kader van een landelijke, wettelijke regeling (Harmonisatie besluit). Deze aanscherping zorgt ervoor dat de milieuzone effectief blijft omdat de oude meest vervuilende voertuigen worden geweerd. Met de inwerkingtreding van het Harmonisatie besluit in 2020 kan een milieuzone voor vrachtauto's uitgebreid worden met ook toegangseisen voor autobussen. Uit het effectonderzoek blijkt dat een gecombineerd effect van een milieuzone voor dieselvracht- en autobussen het grootste effect heeft op vermindering van stikstofdioxide en fijnstof in deze milieuzone.

4. Invoering sloopregeling brom- en snorfietsen

In Rijswijk staan 1000 tweetakt brom- of snorfietsen ingeschreven. Uit het effectonderzoek blijkt dat de (tweetakt) brom en snorfietsen verantwoordelijk zijn voor een aanzienlijk deel van de gemiddelde concentratie (ultra)fijnstof op de brom- en fietspaden. Met deze maatregel dragen wij bij aan het beperken van de blootstelling van langzame verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) die bij kruispunten achter een stationair draaiende tweetaktbrommer staan te wachten op het verkeerslicht. Omdat wij streven naar schone lucht voor iedereen is het belangrijk om de luchtkwaliteit voor de langzame verkeersdeelnemers te verbeteren door een sloopregeling in te voeren. Inwoners kunnen dan bij het inleveren van hun oude bromfiets, snorfiets of scooter subsidie krijgen voor de aanschaf van een schonere voertuig.

6. Kanttekeningen

Omdat de oude meest vervuilende voertuigen in een milieuzone worden geweerd, is het effect op de luchtkwaliteit het grootst direct na invoering van de milieuzone. Wanneer de toegangseisen in de tijd niet worden aangescherpt, zal het wagenpark (ondanks de milieueisen) gelijk zijn aan het wagenpark dat niet onderhevig is geweest aan een milieuzone, maar enkel autonoom is vernieuwd.



De autonome vernieuwing van het wagenpark kan sneller of juist langzamer verlopen. Gedurende de economische crisis bijvoorbeeld, werd de aanschaf van nieuwe voertuigen uitgesteld waardoor het wagenpark minder snel vernieuwde. Met als gevolg een toename van de ontheffingsaanvragen.

In het participatietraject hebben deelnemers gevraagd om de gehele Prinses Beatrixlaan aan te wijzen in de milieuzone, dus inclusief Rijswijk Buiten. Omdat de gemeente Delft ook voornemens is om een milieuzone/nul-emissiezone voor heel Delft in te voeren, is de inschatting dat daardoor het vrachtverkeer op het Rijswijkse deel van de Prinses Beatrixlaan ook zal veranderen.

De kosten voor invoering van milieuzones zijn significant. Ook vergt de milieuzone extra personele inzet. Gezien de huidige krapte op de arbeidsmarkt is dit een belangrijk aandachtspunt voor de voorbereiding van de milieuzone.

Bij een stringente invulling van het ontheffingenbeleid voor de milieuzones kunnen voor eigenaren van transportvoertuigen de kosten voor aanschaf van schonere voertuigen aanzienlijk zijn. Vooral marktkoopliden hebben vaak moeite om investeringen te doen voor de aanschaf van een schonere vrachtauto. In de uitwerking van het ontheffingenbeleid zal net als bij de invoering van de milieuzone Haagweg in 2010 ook aandacht zijn voor deze groep ondernemers.

Het invoeren van een milieuzone Prinses Beatrixlaan kan leiden tot meer sluipverkeer door woonstraten. Om deze situatie te minimaliseren is in het voorstel beide zones (Haagweg en de Prinses Beatrixlaan) aan elkaar verbonden. Wij gaan in het kader van het verkeersbesluit extra onderzoek doen naar de plekken waar camera's geplaatst moeten of waar inzet van een ander handhavingsinstrument nodig is.

Een sloop- en subsidieregeling voor brom- en snorfietsen betekent dat een subsidieproces ingericht moet worden en extra personele inzet nodig is om de subsidieaanvragen af te handelen.

Toegangsrestricties voor een milieuzone voor dieselbestelauto's levert ook een aanzienlijke bijdrage aan uitstootvermindering van fijnstof en stikstofdioxide in Rijswijk. Een milieuzone voor bestelauto's kan momenteel alleen in combinatie met dieselpersonenauto's. Vanaf 2025 is het wettelijk mogelijk om voor dieselbestelauto's een zero emissiezone in te voeren als dit in combinatie is met dieselvrachtauto's.

7. Financiën

Er is een raming gemaakt van de invoerings- en operationele kosten van:

- het uitbreiden van de milieuzone Haagweg door toevoeging van autobussen;
- de invoering van een milieuzone Prinses Beatrixlaan voor vrachtauto's en autobussen;

De invoeringskosten (in de notitie Kostenactualisatie aangeduid als investeringskosten) zijn de kosten die worden gemaakt voor de invoering/uitbreiding van de milieuzones en de operationele kosten zijn de exploitatie kosten van de milieuzone. De operationele kosten dalen elk jaar, afhankelijk van de op dat moment geldende omstandigheden. Zo wordt ervan uitgegaan dat elk jaar de kosten voor handhaving en ontheffingen zullen dalen omdat door de milieuzone het wagenpark schoner wordt en minder personele inzet nodig is om de overtredingen en ontheffingen af te handelen. In onderstaande tabellen zijn de kosten weergegeven. Een overzicht met toelichting van de kosten is opgenomen in de "Notitie kostenactualisatie milieuzone Rijswijk" (bijlage 2).



Tabel 1: Kostenraming invoeringskosten (eenmalige uitgaven) uitbreiding milieuzone Haagweg

Activiteit	Toelichting	Raming 2023	Raming 2024
ANPR-systeem	- kosten aanpassen backoffice systeem milieuzone; -test en oefening systemen.	€ 5000,-	
Communicatie	-kosten inzet communicatiemiddelen	€ 2.500	€ 8.100
Verkeersbesluit milieuzone	-inhuur juridisch advies -effectmeting -publicatie	€ 24.000	
Bebording	-kosten aanpassen verkeersbordenplan milieuzone -vervangen onderborden milieuzone		€ 11.200
handhaving	Kosten extra personele inzet		€ 4000
Raming totale kosten uitbreiding milieuzone Haagweg € 54.800 Live milieuzone uitbreiding Haagweg juli 2024			

Tabel 2: kostenraming invoeringskosten milieuzone Prinses Beatrixlaan

Activiteit	Toelichting	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
ANPR-systeem (aansluiten op backoffice systeem milieuzone Haagweg)	- kosten lease camera's en backoffice systeem milieuzone; -test, cursus en oefening systemen.		€73.500	
Communicatie	-kosten inzet communicatiemiddelen	€ 5000	€ 21.250	€ 21.250
Verkeersbesluit milieuzone	-inhuur juridisch advies -publicatie		€ 60.000	
Bebording	-kosten aanpassen verkeersbordenplan milieuzone -vervangen onderborden milieuzone		€ 61.000	
handhaving	Kosten extra personele inzet		€ 16.000	
Ontheffingen			€ 25.000	
Inkoop			€ 50.000	
Raming totale kosten invoering milieuzone Prinses Beatrixlaan is € 333.000. Live milieuzone Prinses Beatrixlaan januari 2025				
Inkoop: aanbesteding is nodig als niet kan worden afgeweken van de aanbestedingsregels. De geraamde kosten van de aanbesteding € 50.000. Deze kosten komen dan bovenop de geraamde kosten van het ANPR-systeem.				



Tabel 3: Kostenraming operationele kosten

Activiteit	milieuzone Haagweg	Milieuzone Prinses Beatrixlaan
ANPR-systeem (per jaar)	€ 0 (kosten worden reeds gemaakt)	€ 28.000
Handhaving (per jaar)	€ 4.000	€ 28.000
Ontheffingen (per jaar)	€ 5.000	€ 20.000
Communicatie (per jaar)	€ 5.000	€ 10.000
Totaal (per jaar)	€ 13.500	€ 86.000
Totaal over 5 jaar	€ 36.875	€ 338.125
Gemiddeld per jaar (obv 5 jaar)	€ 7.375	€ 67.625

Tabel 4: Totale kostenoverzicht milieuzones

Activiteit	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 en verder
Uitbreiding Haagweg, invoeringskosten	31.500	23.300					
Invoering Pr Beatrixlaan, invoeringskosten	55.000	256.750	21.250				
Haagweg, operationele kosten		13.500	10.438	7.375	4.313	1.250	1.250
Pr Beatrixlaan, operationele kosten			86.000	76.813	67.625	58.438	49.250
Totaal	86.500	293.550	117.688	84.188	71.938	59.688	50.500
Beschikbaar budget Pr Beatrixlaan	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
Extra leges		10.000	9.000	8.000	7.000	6.000	5.000
Claim	63.500	260.550	85.688	53.188	41.938	30.688	22.500

Totale kosten

In tabel 4 is een overzicht van de totale kosten van de milieuzones. Er staat in de begroting 2023 een bedrag ad € 23.000 gereserveerd voor invoering van een milieuzone Prinses Beatrixlaan. Dit budget is niet voldoende om de totale kosten van de milieuzone Prinses Beatrixlaan te dekken. Binnen de bestaande budgetten is er ook geen ruimte om deze kosten van dekking te voorzien. Ook is er geen mogelijkheid om budgetten om te buigen om dit voorstel te dekken.

Haagweg

In 2023 zijn er invoeringskosten ad €54.800 voor de uitbreiding van de milieuzone Haagweg. De camera's en het backofficesysteem van een milieuzone worden in de vorm van een leaseconstructie geregeld. De gemeente is geen eigenaar. De leverancier is eigenaar en beheerder van deze middelen. De uitbreiding van de milieuzone Haagweg gaat live in juli 2024. Vanaf dat moment en volgende jaren zijn er operationele (exploitatie kosten). Dit zijn de kosten van het gebruik van de camera's en het backoffice systeem, de kosten van personele inzet voor de afhandeling van ontheffingen en de kosten van handhaving. Voor de Haagweg wordt het geraamd op € 13.500,- in 2024 en in volgende jaren aflopend.

Prinses Beatrixlaan

In 2024 zijn er invoeringskosten € 333.000 voor de milieuzone Prinses Beatrixlaan. De milieuzone Prinses Beatrixlaan gaat live in 2025. Vanaf 2025 zijn er exploitatiekosten voor deze milieuzone die geraamd zijn op € 86.000 in 2025 en in volgende jaren aflopend. Deze kosten dalen ook vanwege de verschoning van het wagenpark per jaar.

Het huidige leasecontract van de milieuzone Haagweg loopt af in 2025. Als de milieuzone Prinses Beatrixlaan gekoppeld kan worden aan het huidige leasecontract van de milieuzone Haagweg en deze wordt verlengd dan gaat dit bedrag door naar 2026. De mogelijkheid van koppeling aan het huidige leasecontract van de milieuzone Haagweg is afhankelijk van de resterende aanbestedingsruimte van dat contract en aanbestedingsregels van de gemeente. Dit onderdeel wordt nog onderzocht.

**Leges opbrengsten**

Vrachtauto's en bussen die niet voldoen aan de toegangsvoorwaarden van de milieuzone en geen landelijke vrijstelling hebben kunnen een gemeentelijke ontheffing aanvragen. Het is mogelijk om een jaar of dagonthefing aan te vragen. Het is landelijk geregeld dat een vervoerder maximaal 12 keer per jaar per kenteken een dagonthefing kan aanvragen. Deze ontheffingsaanvragen worden in gevolge de landelijke regels verleend zonder getoetst te worden aan voorwaarden. Een aanvraag voor een jaarontheffing wordt wel getoetst aan ontheffingsvoorwaarden. De aanvrager moet aantonen dat er geen financiële middelen zijn om een schoner voertuig aan te schaffen. Ook als een vervoerder een schoner voertuig heeft besteld kan hij in verband met de lange levertijd van het voertuig in aanmerking komen voor een milieuzone ontheffing. Voor een dag- of jaarontheffing worden leges berekend.

8. Vervolg

Na vaststelling door uw raad start:

- het proces van voorbereiding van de verkeersbesluiten. De voorbereidende werkzaamheden van de verkeersbesluiten zijn: afstemming met betrokken partijen (buurgemeenten, vervoerders, Openbaar Ministerie en andere stakeholders), bepaling definitieve grenzen van de zones, de locaties van de camera's en het verkeersbordenplan opstellen;
- Vaststelling verkeersbesluiten, publicatie en wettelijke inspraaktermijn;
- Na positieve afhandeling van de inspraakreacties is de milieuzone definitief.
- Start aanbesteding ANPR-systeem.
- Uitvoering milieuzone verkeersbordenplan
- Vaststelling ontheffingenbeleid
- Communicatie ingangsdatum proef- en gewenningsperiode
- Planning milieuzone live: Haagweg uitbreiding in 2024, Prinses Beatrixlaan 2025.

9. Communicatie

Er is in 2022 een participatietraject georganiseerd met de bewoners en ondernemers van Rijswijk over de invoering van milieuzones. Voor het vervolgtraject wordt een communicatieplan milieuzone/nul-emissiezone opgesteld waarin komt te staan met welke partijen (ondernemers van Rijswijk, de transport sector TNL, evofenedex en MKB, de buurgemeenten en Rijkswaterstaat en anderen) wij in gesprek gaan en hoe de communicatie naar de inwoners en andere weggebruikers wordt geregeld.

10. Bijlagen

Corsanummer 23.033361 -Notitie kostenactualisatie milieuzone Rijswijk (bijlage 2)

Corsanummer 22.053577 - Resultaten participatietraject over milieuzones (bijlage 1)

Burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin



De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 1 juni 2023
Gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en wethouders
d.d 25-04-2023, nr.

BESLUIT:

- 1) In te stemmen met de uitbreiding van de milieuzone Haagweg met autobussen.
- 2) In te stemmen met een milieuzone Prinses Beatrixlaan voor dieselvrachtauto's en dieselautobussen.
- 3) In te stemmen met het in de begroting opnemen van de totale claim van de invoeringskosten ad € 54.800 voor de milieuzone Haagweg en een bedrag ad € 333.300 voor de milieuzone Prinses Beatrixlaan. Dit zoals opgenomen in het totale kostenoverzicht van tabel 4 op pagina 9 van dit voorstel.
- 4) In te stemmen met het in de begroting opnemen van de totale claim van de operationele kosten (exploitatie kosten) ad € 36.875 voor de milieuzone Haagweg en € 338.125 voor de milieuzone Prinses Beatrixlaan. Dit over een periode van 5 jaar. De structurele claim vanaf 2029 is € 22.500 zoals opgenomen in het totale kostenoverzicht van tabel 4 op pagina 9 van dit voorstel.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 01 juni 2023

De gemeenteraad,
de griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar, bpa

H. Sahin