

● Directie

ons kenmerk HD/B&E/NW/svk/2017-049

contactpersoon Niels Weijzenfeld

telefoon 088 269 78 79

locatie A50

e-mail nweijzenfeld@anwb.nl

Leden van de gemeenteraad Arnhem
Postbus 9029
6800 EL ARNHEM



onderwerp Uitbreiden toelatingseisen milieuzone diesel-personenauto's

datum 2 november 2017

Geachte voorzitter en leden van de gemeenteraad,

Het College heeft op 24 oktober jl. een principebesluit genomen om de bestaande milieuzone uit te breiden met personenauto's op diesel van voor 2004. Achterliggende reden is het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad Arnhem.

De ANWB is voor schone lucht en stimuleert de transitie naar zero-emissie mobiliteit. Wanneer een milieuzone daar substantieel aan bijdraagt zijn wij niet tegen het instellen of uitbreiden daarvan, mits dit onderdeel is van een breder pakket aan maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en mits dit overeenkomt met de (aanpak van) milieuzones in andere steden. Wij vinden het belangrijk dat onze leden de stad in kunnen en zij de tijd krijgen de transitie naar zero-emissie mobiliteit te maken.

In het principebesluit zien wij een aantal van de bovenstaande punten vooralsnog niet of onvoldoende terugkomen. Ook is niet specifiek vermeld of, en op basis van welke criteria, er wordt gemonitord dat na uitbreiding van de milieuzone dit nodig blijft of weer opgeheven kan worden.

De ANWB maakt dan ook om de volgende redenen bezwaar tegen een uitbreiding van de milieuzone in Arnhem zoals aangekondigd door uw college:

1. Op basis van het RHDHV onderzoeksrapport is onduidelijk of de voorgenomen uitbreiding van de milieuzone substantieel bijdraagt aan de luchtkwaliteit en transitie naar zero-emissie mobiliteit, en daarmee is ook het nut en de duur ervan onduidelijk.
2. Het principebesluit wijkt qua normstelling sterk af van de normen die gehanteerd worden in steden als Rotterdam en Utrecht. In het regeerakkoord van het nieuwe kabinet staat dat er één systeem voor milieuzones wordt ingevoerd, met eenduidige categorieën en borden, zodat automobilisten in elke gemeente de regels snappen. Een ruime meerderheid van onze leden vindt de huidige manier waarop milieuzones worden ingesteld niet goed en ziet het liefst dat overal dezelfde regels worden gehanteerd.
3. Flankerend beleid ontbreekt of wordt niet nader gedefinieerd in het principebesluit.
4. De beoogde ingangsdatum van uiterlijk 1-1-2019 is ongunstig en geeft getroffen voertuigeigenaren onvoldoende tijd om hierop te anticiperen.

Ik verwijs u naar de bijlage voor nadere toelichting.

blad 2 van 3
ons kenmerk HD/B&E/NW/svk/2017-049

datum 2 november 2017

Wij willen met bovenstaande punten het belang van een zorgvuldige afweging van een Arnhemse milieuzone voor personenauto's op diesel onderstrepen en verzoeken u onze bezwaren in te brengen in de raadsbehandeling van het principebesluit.

De ANWB is uiteraard bereid om met de gemeente in gesprek te gaan over een integrale aanpak van de luchtkwaliteitsproblemen in Arnhem.

Mocht u vragen hebben of meer informatie willen, dan kunt u vanzelfsprekend contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,



Drs. F.J. van Bruggen
hoofddirecteur

kopie aan College van Burgemeester en Wethouders gemeente Arnhem

bijlage(n) 1

Bijlage:

Ad 1.

Het onderzoek van RHDHV geeft weliswaar aan dat de invoering van een milieuzone tot reducties in uitstoot van de onderzochte stoffen leidt, met name EC, maar het is onduidelijk of de hoeveelheden corresponderen met de voorgenomen toelatingseis vanaf 1-1-2004. Het onderzoek spreekt over Euro-emissieklassen II en III waarvan de invoeringsdata niet overeenkomen met 1-1-2004.

Hierdoor is het moeilijk om op basis van de uitkomsten van het onderzoek de resultaten van de voorgenomen maatregel te bepalen.

Bovendien ontstaat hierdoor de situatie dat identieke voertuigen uit emissieklasse Euro III, die dus een even grote uitstoot van verontreinigende stoffen hebben, deels wel en deels niet tot de milieuzone van Arnhem worden toegelaten. Een naar onze mening onwenselijke en niet uit te leggen situatie.

Ad 2.

In Nederland hebben op dit moment drie steden een milieuzone met toelatingseisen voor voertuigen anders dan vrachtwagens.

Daarnaast denken verschillende steden na over de mogelijke invoering van een milieuzone. We zien dat de uniformiteit tussen de verschillende milieuzones tot op heden ontbreekt. Dit creëert een lappendeken aan regels waardoor men niet meer weet waar men aan toe is. Niet voor niets wordt in het regeerakkoord van het kabinet Rutte III gekozen voor één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones.

Om die reden hebben wij de staatssecretaris van I&W dringend verzocht om voortvarend te werken aan één systeem.

Hierop vooruitlopen met een eigen invulling brengt voor Arnhem een financieel risico met zich mee. Met de voorgestelde datum van 1-1-2004 wijkt Arnhem bovendien af van de criteria van overige steden in Nederland die een milieuzone hebben ingesteld, wat tot onduidelijkheid en rechtsongelijkheid leidt, zoals beschreven onder Ad 1.

De gemeente Arnhem zou daarom de criteria van de voorgenomen milieuzone moeten baseren op basis van de landelijke criteria die worden opgesteld, of deze tenminste in overleg met de andere gemeenten in Nederland moeten bepalen zodat daar uniformiteit tussen bestaat.

Ad 3.

In het principebesluit wordt onderzoek naar ontheffingsmogelijkheden genoemd zonder deze nader te specificeren.

Voor de ANWB is dit niet concreet genoeg.

Het is belangrijk dat met het opstellen van overgangsregelingen, ontheffingsmaatregelen en/of compensatiemaatregelen voorkomen wordt dat bepaalde groepen autobezitters door de invoering van de milieuzone onevenredig in hun mobiliteit of vermogen worden benadeeld.

Ad 4.

De beoogde datum van invoering, uiterlijk 1-1-2019, is om meerdere redenen ongunstig. Allereerst heeft de gemeente Arnhem zelf plannen voor een integrale aanpak van de luchtkwaliteit. Door milieuzones hieruit te isoleren en naar voren te halen, komt deze integrale aanpak onder druk te staan. Dit bemoeilijkt immers de afstemming tussen de verschillende maatregelen, waardoor deze ook minder effectief zullen zijn.

Verder is de periode tussen aankondiging en invoering te kort om eigenaren van getroffen voertuigen voldoende handelingsperspectief te bieden, zeker nu duidelijke aanvullende en compenserende maatregelen nog ontbreken (zie verder Ad 3).

Tenslotte wordt op landelijk politiek niveau gewerkt aan het vaststellen van één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones (zie eerder Ad 2).