

Gemeente Arnhem - BESLUIT Milieuzone Arnhem

Datum : **VERZONDEN 04 JUNI 2014**
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 2014.0.054.488
Zaaknummer : 2014-02-00481
Contactpersoon : P.C. Nolsen
Doorkiesnr. : (026) 377 3531

Aanleiding

Om (tijdig: per 1 januari 2015) aan de Europese en landelijke normen voor luchtkwaliteit te kunnen voldoen zal de gemeente Arnhem een aantal maatregelen moeten nemen. Een van die maatregelen is het invoeren van een zogenoemde milieuzone voor vrachtauto's in het centrum van Arnhem. Door het invoeren van een dergelijke milieuzone kan het meest vervuilende vrachtverkeer uit het centrum van Arnhem worden geweerd. Het invoeren van een milieuzone draagt bij tot verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in en rond het centrum van Arnhem en vermindering van de gezondheidsrisico's voor onze burgers. Daarnaast heeft het invoeren van een milieuzone een positief effect op het gebruik van duurzame energiebronnen, gebruik van schone brandstoffen en energiebesparing. Het invoeren van de milieuzone is overigens een uitwerking van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het programma Energie Made in Arnhem, het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit en de Intentieverklaring Duurzame Stedelijke Distributie (DSD) tussen de gemeente Arnhem, EVO, TLN (vervoerders en verladers) en het City Centrum Arnhem (CCA).

De zone

Vanuit gezondheidskundig standpunt vinden wij dat de algemene luchtkwaliteit in en direct om de binnenstad, inclusief de centrumring voor verbetering vatbaar is. Dit geldt voor zowel NO₂ als voor fijn stof. Juist op de centrumring is een aanzienlijke hoeveelheid verkeer die in grote mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Langs de centrumring bestaat ook in 2015 nog een kans dat de grenswaarde voor stikstof wordt overschreden. Om die reden hebben we er dan ook voor gekozen om buiten de binnenstad ook de centrumring binnen de milieuzone te laten vallen. Tevens is uit onderzoek gebleken dat het grootste deel van het vrachtverkeer alleen gebruik maakt van de centrumring.

Uitvoering

De milieuzone wordt uitgevoerd door het plaatsen van borden overeenkomstig model 22a van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990). De omschrijving van dit bord luidt "gesloten voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen genoemd in artikel 86d RVV 1990". In artikel 86d RVV 1990 is het volgende bepaald:

1. De geslotenverklaring krachtens bord C22a van bijlage 1 is niet van toepassing:
 - c. vanaf 1 juli 2013 op vrachtauto's,
 - 1°. waarvan de dieselmotor blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs ten minste voldoet aan Euronorm IV, of
 - 2°. die niet worden aangedreven door een dieselmotor.



2. Vrachtauto's waarvan ten aanzien van de emissienorm geen aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs aanwezig is, worden voor de toepassing van het eerste lid geacht:
 - a. te voldoen aan Euronorm II, wanneer blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 1995, maar voor 1 oktober 2000 ligt;
 - b. te voldoen aan Euronorm III, wanneer blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2000, maar voor 1 oktober 2005 ligt;
 - c. ten minste te voldoen aan Euronorm IV, wanneer blijkt de aantekening in het kentekenregister of op het kentekenbewijs de datum van de eerste toelating tot het verkeer na 30 september 2005 ligt.

Handhaving

In de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) is geregeld dat er een administratieve sanctie kan worden opgelegd indien de bestuurder van een vrachtauto een weg gebruikt in strijd met het bord C22a. Tot het opleggen van een dergelijke sanctie zijn onder andere de Bijzondere Opsporingsambtenaren (BOA's) van de gemeente Arnhem bevoegd. De hoogte van de sanctie bedraagt op dit moment € 230,00.

Beleidsregels/ontheffingen

Tegelijk met dit verkeersbesluit, stellen wij beleidsregels vast voor de ontheffingverlening van het bord C22a. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland verleent op aanvraag tot 1 januari 2015 namens ons ontheffing aan "Bijzondere voertuigen", die niet ouder zijn dan 13 jaar. Vrachtauto's die niet aan deze criteria voldoen kunnen in aanmerking komen voor een dagontheffing, die door de gemeente verstrekt wordt. Een dagontheffing wordt maximaal 12 keer per jaar verleend. De gemeente heeft de mogelijkheid om in bijzondere omstandigheden of bij onevenredige gevolgen van dit beleid af te wijken. Deze werkwijze sluit aan op de werkwijze van de andere deelnemende gemeenten.

Belangenafweging artikel 2 Wegenverkeerswet 1994

De in onderstaand verkeersbesluit genoemde verkeersmaatregelen strekken tot het volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994) genoemde belang:

- Het voorkomen of beperken van de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu.

Vrachtverkeer dat niet aan de milieunorm voldoet mag geen gebruik maken van de wegen in de centrumring en de binnenstad van Arnhem. Voor hen is het in artikel 2 genoemde belang van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer wellicht in het geding.

Wij zijn van mening dat het eerder genoemde belang van het voorkomen en beperken van de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu in dit geval echter zwaarder moet wegen. Hierbij hebben we in aanmerking genomen dat een belangrijk deel van het huidige vrachtwagenpark niet aan de euro IV norm voldoet en dat het vrachtverkeer op de centrumring een belangrijk effect heeft op de hoogte van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide. Het instellen van een milieuzone is nodig om tijdig aan de grenswaarden te voldoen.

Belangenafweging

Het instellen van een milieuzone en het betrekken van de centrumring in die milieuzone, kent nadelen. De vervuilen vrachtauto's zullen in bepaalde gevallen een andere weg door de stad moeten kiezen. Dat heeft wellicht gevolgen voor de CO₂-uitstoot en de verkeersveiligheid in andere delen van de stad.



We hebben het bureau Goudappel Coffeng gevraagd om eventuele gevolgen nader te onderzoeken. Uit dit onderzoek blijkt dat er wel verdringing optreedt van vrachtwagens die niet aan de gestelde norm voldoen, maar dat dit niet leidt tot een onevenredige stijging van de concentratie op andere punten en zeker niet tot overschrijdingen van de grenswaarden luchtkwaliteit.

Zienswijzen

Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om over het voornemen tot dit verkeersbesluit hun zienswijze kenbaar te maken. Hiervan is wel gebruik gemaakt. De zienswijzen komen kort samengevat op het volgende neer:

1. De instelling van een milieuzone is een te zwaar middel voor het te bereiken doel.
Het instellen van een milieuzone is een middel dat fors ingrijpt in de bedrijfsvoering van leveranciers en vervoerders. De kosten voor het bedrijfsleven incl. centrumring worden geschat tot 16 miljoen euro voor een periode van vijf jaar. De kosten voor de gemeente voor de ontheffingverlening en handhaving worden geschat op ca. 475.000 euro. Uit het onderzoek van DHV (2012) blijkt dat het effect op de concentratie NO₂ slechts 0,13 tot 0,34 ug/m³ bedraagt. In vergelijking met andere steden die een milieuzone hebben ingevoerd heeft het in Arnhem een relatief gering effect. Deze bevinding is gebaseerd op het daadwerkelijk gemeten aandeel vrachtverkeer in het totale verkeer op basis van tellingen uit 2011. De gemeente hanteert een hoger aandeel vrachtverkeer, waarvoor de feitelijke onderbouwing ontbreekt.
2. Ongewenste effecten variant centrumring/afweging alternatieven.
Uit het onderzoek van DHV uit 2012 blijken forse nadelige gevolgen te zijn verbonden uit het opnemen van de centrumring binnen de milieuzone. Vrachtauto's die niet voldoen aan de norm, zullen de centrumring gaan mijden en andere wellicht minder geschikte routes kiezen binnen de bebouwde kom van Arnhem. Dat leidt tot extra kosten, extra kilometers en uitstoot van CO₂ en een nadelig effect op de verkeersveiligheid. Een variant zonder de centrumring heeft minder van deze nadelige gevolgen en wellicht een voldoende gunstig effect op de uitstoot. Een zorgvuldige afweging van de diverse alternatieven heeft niet plaatsgevonden. Een actueel onderzoek moet de basis van de besluitvorming zijn.
3. Ruime overgangstermijn
Indien de gemeente besluit tot invoering van een milieuzone moet een ruime overgangstermijn worden gehanteerd, zodat bedrijven kunnen inspelen op de veranderde omstandigheden.
4. Positieve maatregelen t.a.v. stedelijke distributie
In overleg tussen EVO en gemeente valt nog veel winst te behalen voor het leefmilieu door in te zetten op stimulering van positieve maatregelen als bundeling van ladingen, dagranddistributie, routing en laad- en losvoorzieningen, privilege van schone en gebundelde bevoorrading, aanschaf schone voertuigen, voorlichting etc.

Over de zienswijzen hebben wij het volgende overwogen:

Een belangrijke vraag bij het effect van de milieuzone vrachtverkeer op de luchtkwaliteit ter hoogte van het zwaarste knelpunt, is het percentage vrachtverkeer op de centrumring. Het bureau Goudappel Coffeng is in 2013 gevraagd hierover een onderbouwde uitspraak te doen.



De conclusie was dat er gemiddeld 4 % vrachtverkeer op de centrumring zal rijden in 2015. Deze waarde is dan ook in de Monitoringtool opgenomen.

Berekeningen met deze tool tonen aan dat, met de gewijzigde invoergegevens voor het percentage vrachtverkeer, het effect van de milieuzone inclusief de centrumring, en uitgaande van de nieuwste uitspraken omtrent toe te laten euroklassen, 0,8 µg/m³ bedraagt voor de stikstofdioxideconcentratie. Dat is naar onze mening een behoorlijk effect en daarom voldoende om de invoering van de milieuzone te rechtvaardigen.

De effecten van de invoering van de milieuzone zijn door Goudappel Coffeng onderzocht, zie rapportage "Effecten milieuzone Arnhem" d.d. 23 mei 2014. Het blijkt dat er door de milieuzone weliswaar verdringing van vrachtverkeer naar andere hoofdwegen plaatsvindt, maar dat daardoor elders geen knelpunten op gebied van milieu en veiligheid zullen ontstaan. Er is wel degelijk gekeken naar andere maatregelen op en rond de centrumring. Deze worden dan ook parallel aan de milieuzone ingevoerd. Om de luchtkwaliteit in 2015 onder de grenswaarde voor stikstofdioxide te brengen, zijn namelijk meerdere maatregelen nodig die, afgestemd op elkaar, in 2014 ingevoerd moeten worden.

Na de invoering van de milieuzone, die op 1 juli 2014 is gepland wordt zeer zeker een overgangstermijn aangehouden. Echter, om op 1 januari 2015 te kunnen voldoen aan de grenswaarde, kan deze termijn niet langer zijn dan maximaal een half jaar. We gaan vooralsnog uit van een termijn van twee maanden. Bedrijven die van plan zijn schonere voertuigen aan te schaffen, maar deze investering om gegronde redenen enige tijd moeten uitstellen, kunnen vragen om in aanmerking te komen voor een ontheffing.

Om invulling te geven aan de positieve maatregelen heeft de gemeent de intentie om de Green Deal ZES te ondertekenen en plaatselijk de bijbehorende Living Labs te ondersteunen.

Besluit

Genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Arnhem.

Er heeft overleg plaatsgevonden met de Korpschef Politie Nederland, Regio Oost Nederland, afdeling DROS.

Op grond van het voorgaande komen wij tot het volgende besluit.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelet op:

- artikel 18, eerste lid, onderdeel d van de WvW 1994,
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990),
- het bepaalde in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
- het bepaalde in het artikel 15 van de WvW 1994;

mede gelet op:

- het Algemeen mandaat- en volmachtbesluit gemeente Arnhem 2013,
- het Ondermandaatbesluit cluster Openbare Ruimte;



b e s l u i t e n:

1. door het plaatsen van borden overeenkomstig model C22a van bijlage 1 van het RVV 1990 het gebied omsloten door Eusebiusbinnensingel, Nijmeegseweg, Velperbuitensingel Jansbuitensingel, Willemsplein, Nieuwe Plein, Weerdjesstraat, Trans en Oranjewachtstraat weer aansluitend op de Eusebiusbinnensingel, inclusief de genoemde straten zelf, gesloten te verklaren voor vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen genoemd in artikel 86d RVV 1990.
2. dit besluit op de gebruikelijke wijze bekend te maken.

Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college,

J. van der Kaa
Hoofd van de afdeling Vergunningen en Toezicht

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is verzonden c.q. bekendgemaakt bij het college van burgemeester en wethouders van Arnhem (Postbus 9200, 6800 HA Arnhem) een gemotiveerd bezwaarschrift indienen, onder vermelding van datum en zaaknummer van het besluit.

Tevens kan, nadat bezwaar is gemaakt, op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een verzoek om voorlopige voorziening (in tweevoud) worden gedaan bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Gelderland (Rechtbank Gelderland, Afdeling bestuursrecht, Walburgstraat 2-4, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem).

Een afschrift van dit besluit is gezonden aan:

- Regiopolitie Gelderland-Midden, district Arnhem/Veluwezoon
- Regiopolitie Gelderland-Midden, unit Verkeer
- Wethouder Mink
- OR/VT/Patricia Nolsen
- IA/SZO/Patricia van der Wielen
- IA/SZO/Monique van Miltenburg
- ODRA/Ruud Jacobs
- OR/PB/Evert Schiphorst
- BR/Peter Swart
- BR/Tonny Slieker