

REACTIENOTA ACTUALISERING MILIEUZONE

Inleiding

Om op de hoogte te zijn van alle belangen die er spelen bij het aanpassen van de Milieuzone is het voornemen om de Milieuzone te actualiseren op 28 mei 2025 gepubliceerd in het gemeenteblad van Arnhem. Naast de gebruikelijke communicatie zijn er in aanloop naar de publicatie ruim 500 brieven verstuurd naar eigenaren van emissieklasse 4 dieselpersonenauto's om hen te attenderen op het voorgenomen besluit. Wie dat wil kon tot en met 25 juni 2025 reageren op het voornemen door het indienen van een reactie.

In totaal zijn er 11 zienswijzen ingediend op het voornemen. In deze reactienota kunt u de zienswijzen geanonimiseerd teruglezen en daar een inhoudelijke reactie vanuit de gemeente op lezen. Ook is aangegeven op deze zienswijze aanleiding heeft gegeven tot wijziging van het voornemen en/of een andere actie.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
8 juni 2025	De vraag die ik voor nu heb is hoe de gemeente dit nieuwe beleid gaat handhaven t.a.v. niet in NL geregistreerde voertuigen? Wellicht goed om hier bij stil te staan gezien de talloze auto's met een Oost-Europees kenteken die dagelijks in Arnhem rondrijden. Hoor graag hoe de gemeente dit ondervangt in haar handhaving.	De vraag over buitenlandse kentekens hebben wij ook gehad en onderzocht. Uit tellingen blijkt dat circa 5% van alle voertuigbewegingen over de centrumring een buitenlands kenteken hebben. Er is helaas beperkte mogelijkheid tot handhaving op deze voertuigen. Buitenlandse kentekens vallen buiten het Nederlandse systeem dat wordt gebruikt om voertuigen te controleren op hun voertuigcategorie en emissieklasse, hoewel er momenteel (landelijk) wel ontwikkelingen gaande zijn die dit wellicht wél mogelijk maken. Indien dit mogelijk wordt zullen wij hier gebruik van gaan maken. Onze huidige optie is daarom om steekproefsgewijs te handhaven op buitenlandse voertuigen in het centrum. De beperkte mogelijkheden tot het bekeuren van buitenlandse kentekens speelt overigens ook al bij de huidige milieuzone. De data vanuit de milieuzone laat echter niet zien dat dit tot structureel misbruik (= flinke toename vervuilende buitenlandse kentekens) heeft geleid. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
24 juni 2025	Laat ik in de eerste plaats zeggen dat ik het eens ben met het reduceren van dieseldampen in dicht bevolkt gebied en dat ik het toejuich dat er maatregelen worden getroffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Maar de dieselauto die ik bezit, is in 2009 nieuw gekocht met de gedachte dat er minstens 20 jaar in gereden kan worden. De auto heeft alle benodigde filters, krijgt regelmatig een onderhoudsbeurt bij de officiële dealer en ziet er nog piekfijn uit. Ik zou er heel graag nog een paar jaar gebruik van maken. Bovendien zou de aanschaf van een andere, kwalitatief gelijkwaardige auto binnen een jaar onverwachte en niet gebudgetteerde kosten met zich meebrengen. Wat ik erg zuur vind is dat ik op de grens van de milieuzone woon. Ik zou ermee kunnen leven dat met de auto niet meer dóór of ín de stad gereden kan worden als ik mijn huis nog maar kan bereiken. De parkeergarage onder mijn woonblok ligt op ongeveer 200 meter van de grens van de milieuzone. Een mogelijkheid waarmee u mij erg zou kunnen helpen is om mij ontheffing te verlenen voor die paar honderd meter. Daardoor zou ik nog net de stad in en uit kunnen komen via de Nelson Mandela brug. Verder zie ik op de gemeentepagina dat er een subsidieregeling bestaat voor het slopen en vervangen van een oude bromfiets, snorfiets of scooter. Een goede zaak die mensen helpt om een milieuvriendelijke keuze te maken. Zou het niet redelijk zijn om een dergelijke regeling ook in te voeren voor auto's die door gemeentebestuur niet meer in de binnenstad mogen rijden? Ik vertrouw erop dat mijn argumenten meegewogen worden bij uw besluitvorming.	We begrijpen dat sommige binnenstadbewoners in een vervelende situatie komen te zitten. Schrijnende gevallen komen mogelijk in aanmerking voor een ontheffing door middel van de hardheidsclausule van de milieuzone. Hiervoor moeten zij wel kunnen aantonen dat het noodzakelijk is om in de milieuzone te rijden en dat het financieel niet mogelijk is om over te stappen op alternatieven. Een dergelijke subsidieregeling zoals in de reactie omschreven heeft Arnhem in het verleden bij vorige veranderingen in de milieuzone ingevoerd. Hier werd echter minimaal gebruik van gemaakt, en de kosten voor het opzetten en uitvoeren van de subsidieregeling wogen niet op tegen de enkele mensen die er gebruik van hebben gemaakt. We vertrouwen erop dat de hardheidsclausule genoeg ademruimte biedt om de overstap op een later moment te maken, indien het niet anders kan. Wanneer na invoering blijkt dat de hardheidsclausule te vaak moeten worden ingeroepen dan is de herinvoering van deze subsidieregeling een optie. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.
23 juni 2025	Graag wil ik mijn onvrede, treurnis en onmacht kenbaar maken over uw voorgenomen besluit betreffende dit zaaknummer.	We begrijpen dat sommige binnenstadbewoners in een vervelende situatie komen te zitten. De milieuzone in het centrum is echter noodzakelijk om daar de lokale blootstelling aan schadelijke luchtvervuiling te verminderen.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Ik woon bijna 5 jaar in het centrum van Arnhem en heb daar na een lange periode van wachten, een parkeervergunning voor mijn auto kunnen verkrijgen. Nu wordt ik echter min of meer gedwongen tot de aankoop van een nieuwe auto, wat voor mij economisch gewoon zeer problematisch is. Mensen rijden niet perse geheel vrijwillig in een Euro4 auto, als ik een betere auto kon betalen had ik dit zeker gedaan, het is niet een "keuze". De bekende "subsidies" voor elektrische auto's bijvoorbeeld waren voor mij bij lange na niet haalbaar wegens de investering die daarin nodig was. Mijn bezwaar is dat een milieu besluit waarvan ik absoluut de achtergronden begrijp, nu over de rug van minder kapitaal krachtige mensen wordt ingezet. Nu komt het simpel gezegd over als: "wij moeten vinkjes zetten richting 2030, en u mag flink de portemonnee trekken om een nieuwere auto te kopen (en tot wanneer zal die dan toegestaan zijn?). En dat is "mijn" eigen schuld, dan had ik maar meer geld moeten verdienen, zodat ik al een nieuwere auto gehad had, en daarom mag u dat nu doen." Ik deel deze politieke overtuiging niet, zeker in een land waarin grote bedrijven nauwelijks beperkingen worden opgelegd, extreem lage belastingtarieven ontvangen e.d. en dat is allemaal prima, keuzes van de regering. Maar die bedrijven hebben een slecht jaar als de winst wat terugloopt, ik heb al moeite om de wegenbelasting/verzekering en algemene kosten van mijn auto te onderhouden, die ik hard nodig heb om bij mijn werk te komen, dus ik betreur de brief die ik van u mocht ontvangen ten eerste en vind het onbehoorlijk bestuur dat ik en anderen hiervoor moeten opdraaien.	Schrijnende gevallen komen mogelijk in aanmerking voor een ontheffing door middel van de hardheidsclausule van de milieuzone. Hiervoor moeten zij wel kunnen aantonen dat het noodzakelijk is om in de milieuzone te zijn en dat het financieel niet mogelijk is om over te stappen op alternatieven. De milieuzone voor personenauto's geldt enkel voor diesellootvoertuigen. Oudere benzinevoertuigen mogen nog wel in de zone komen dus het is niet zo dat de gemeente mensen dwingt tot het aanschaffen van elektrische voertuigen (hoewel wij uiteraard wel graag zouden zien dat er gekozen wordt voor milieuvriendelijkere opties) Om in de toekomst een parkeervergunning te kunnen blijven gebruiken in de milieuzone is het inderdaad noodzakelijk om een voertuig te hebben dat ook aan de eisen van de milieuzones voldoet. Een parkeervergunning kan op een ander voertuig worden overgezet. Naar aanleiding van deze zienswijze zullen wij de vergunningshouders voor sector A schriftelijk informeren, aanvullend op de brief die al verstuurd is aan alle eigenaren van een dieselpersonenauto met emissieklasse 4. Wij begrijpen en herkennen de zorgen over het omrijden en de extra uitstoot die daarbij ontstaat. De milieuzone is bedoeld om de blootstelling aan schadelijke luchtvervuiling in het centrum te verminderen, omdat daar relatief veel bewoners en bezoekers zijn. De extra uitstoot is minder schadelijk als deze in minder drukbezochte gebieden plaatsvindt en bovendien heeft de invoering van de Milieuzone aangetoond dat omrijdeffecten snel minder worden. De gemeente zet zich ook in voor een schonere industrie en bedrijfsleven, onder andere met de invoering van een nul-emissiezone en via het ondertekende Schone Lucht Akkoord. We proberen op zoveel mogelijk niveaus de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat iedereen op een

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Daarnaast nog een praktisch argument tegen de theorie van uw voornemen: Ik kan geen parkeervergunning aanvragen om buiten het centrum te parkeren als ik vanaf juni 2026 niet meer het centrum in mag en dus geen gebruik meer kan maken van mijn parkeervergunning aldaar. Dit dwingt mij tot vele kilometers extra rijden, rondom het centrum en door woonwijken om bij het gratis parkeren rondom het centrum aan te komen (achter de blauwe golven), ik zal dus enkel meer uitstoten en in meer delen van Arnhem, de logica van het besluit is daarom ver te zoeken.	gelijkwaardige manier een bijdrage kan leveren aan een gezonder en leefbaar Arnhem. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone. De reactie leidt tot een aanvullende brief aan de vergunninghouders in Sector A om hen te informeren over de aanpassing van de milieuzone.
21 juni 2025	Ik heb een kleine buscamper (kampeerauto) Deze staat ook als dusdanig geregistreerd. Volgens uw info (gemeentebld) krijgt een kampeerauto een vrijstelling. Na verder navragen krijg ik geen ontheffing omdat ik op de rand van de milieuzone woon. Ik woon in de Flat Du Soleil, uitgang Nieuwe Plein en Bergstraat. Aangezien de huidige milieuzone ook tot de buitenranden van de ring rond Arnhem is gesitueerd, kan ik geen kant meer op. Telkens kom ik in een paar meters van de milieuzone. Mijn vraag is : kunnen de borden aangepast worden waarbij er verschil is tussen linksaf, milieuzone en rechtdoor, geen milieuzone Waarom is er niet gekozen voor de ZE-zone, waardoor ik niet in de stad, maar wel naar een andere kant van de stad kan In het huidige plan moet ik vele km omrijden via Oosterbeek, Velp, of de Mandelabrug, Arnhem zuid en de oude brug om aan de andere kant van de stad te komen	We begrijpen dat de situatie, wonen aan de rand van de zone met een kampeerauto, praktische beperkingen met zich meebrengt. De gemeente Arnhem zet zich in voor een gezonde en leefbare stad. De aanpassing van de milieuzone draagt bij aan een betere luchtkwaliteit in het centrum, zoals vastgelegd in het Duurzaam Mobiliteitsplan. We beseffen dat dit invloed kan hebben op de bereikbaarheid van bewoners. Houders van kampeerauto's kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Voorwaarde is daarbij wel dat de voertuigen minimaal emissieklasse Euro 5 hebben óf dat de houder in de zone zelf woont. Op basis van deze informatie komt de reactiegever waarschijnlijk niet in aanmerking voor een ontheffing, omdat dit volgens landelijke regelgeving en beleidsregels niet mogelijk is op basis van het voertuigtype en woonadres. De gemeente Arnhem heeft bewust gekozen voor een zone waarin ook een deel de doorgaande wegen in het centrum zijn opgenomen. Veel van het verkeer op de Singels heeft nu een bestemming buiten het centrum en vaak zelfs buiten Arnhem. Dit zorgt ervoor dat de luchtkwaliteit in het centrum niet goed is, en maatregelen noodzakelijk.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Vanaf de Bergstraat kan ik niet op de parkeerplaats blauwe golven komen of de brug over, want dan rij ik ca 100 meter (naast) de milieuzone maar daar staat een bord.	Het voorstel om de verkeersborden duidelijker te maken, waarderen wij. Wij zullen bezien of de bebording ter plekke goed geplaatst is en voldoende duidelijk voor de weggebruiker. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.
24 juni 2025	mijn naam is [persoonsnaam]. Ik ben maatschappelijk betrokken en een groot voorstander verduurzaming en transitie om klimaat verandering te stoppen en de leefwereld te verbeteren. Vanuit mijn invloedssfeer heb ik besloten sinds 5 jaar niet meer te vliegen, minimaal vlees te eten en heb ik het maximale gedaan om mijn huis te verduurzamen. Het terugdringen van fijnstof uitstoot is wat mij betreft daar onderdeel van. De reden waarom ik en een dieselauto van 19 jaar rij is; ✓ omdat deze zeer zuinig zijn (1 op 20) ✓ het duurzamer is om oude techniek volledig op te rijden dan vervroegd afschrijven en auto's te kopen die over de hele wereld in zwaar vervuilende schepen worden getransporteerd. ✓ De milieu consequenties van elektrische auto's zijn vele malen desastreus dan minimaal gebruik van oude bestaande techniek. Ondanks mijn Ambities om bij te dragen aan een schonere wereld, wil ik zeker bezwaar maken en reageren op het voornemen om vanaf 1 juni 2026 diesel personenautos uit de milieuzone weren reageren, met de volgende argumenten; - Van de personenauto's stoten dieselauto's en plug-in hybrides maar een beperkt deel van de fijnstof uit. Wel zijn ze per kilometer de grootste bron van fijnstof, respectievelijk 0,025 en 0,027 gram. (Broen CBS)	Goed om te lezen dat de reactiegever maatschappelijk betrokken is en begrip heeft voor de noodzaak van het verbeteren van de leefomgeving. De input is belangrijk voor ons om te weten wat er leeft in de stad. We leggen graag uit hoe de gemeente kijkt naar de afwegingen zoals vermeld in deze reactie De lucht in Arnhem en dan met name op de centrumring moet schoner. De negatieve gezondheidseffecten door luchtvervuiling zijn te groot (vergelijkbaar met het meerooken van 4 sigaretten per dag) en wij hebben als gemeente de taak om de stad leefbaar te houden. De milieuzone voor oudere dieselvoertuigen is een effectieve maatregel wat de lokale luchtkwaliteit en gezondheid bevordert. We herkennen uw argumenten wat betreft benzinevoertuigen en fijnstofuitstoot van (PH)EVs. Wij hebben als gemeente hier echter geen ruimte voor maatwerk: alle milieuzones in Nederland zijn in 2019 landelijk geharmoniseerd en daarbij is gekozen voor de focus op dieselvoertuigen. Deze groep voertuigen stoot relatief de meeste vervuiling uit, op leefniveau in onze binnenstad. Andere gemeenten hebben bovendien de eisen voor personenauto's in de Milieuzone al per 1 januari 2025 aangescherpt. We begrijpen ook dat het omrijden voelt als tegenstrijdig. Men rijdt dan echter door minder drukke gebieden dan het centrum, wat betekent dat niet de totale uitstoot maar wel de blootstelling vermindert. Ook dat komt de leefbaarheid ten goede. Daarnaast verwachten wij dat door de milieuzone alternatieven naast de auto aantrekkelijker worden bij kortere ritten door de

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	- Benzine auto stoten een fijnere roetstof uit die gevaarlijker is voor de volksgezondheid dan de grotere roetdeeltjes uit de dieselmotoren. - Heeft u gemeten wat het verschil is tussen auto's met katalysatoren en zonder? - Alleen personenauto's op diesel verbieden dan zou een vorm van voorkeur en/of discriminatie zijn. - Goed beschouwd zouden alle voertuigen met verbrandingsmotoren geweerd moeten worden uit de milieuzone. - U schaat een personenauto op diesel gelijk aan vrachtwagens op diesel. Dat is volledig onterecht. - Ik woon tegen de milieu zone aan en word gedwongen om te rijden. Extra en onnodige vervuiling? - Versnelde afschrijving van mijn auto is schade. Wie is verantwoordelijk en gaat deze schade dragen. Vele eigenaren van diesel auto's hebben door gelijke ondoordachte maatregelen de boekwaarde van hun auto's zien decimeren. - De overheid als betrouwbare partner. De termijn van 1 jaar op een voorgenomen besluit is voor een kostbare aanschaf als een auto een korte periode. Door de termijn van 1 jaar ontstaat versnelde afschrijving en dus ontstaat er schade. Ik ben ondernemer en ben afhankelijk van een auto. Een aankondiging over een langere periode biedt de burger ruimte om zonder schade over te gaan naar andere transportmiddelen. Kortom zijn de milieueffecten van de voorgenomen aanpassing milieuzone in mijn beleving niet helemaal goed doordacht, vertoont willekeur en onnodige schade. Aan veranderingen in levensstijl en vervoer wil ik graag bijdragen als deze redelijk, biddelijk en rechtvaardig is.	binnenstad, zoals bijvoorbeeld de fiets, het openbaar vervoer, deelvervoer of andere vervoersmiddelen met minder milieu-impact. Zo wordt ook bijgedragen aan een gezondere een leefbare stad. De aanpassing van de milieuzone is voorzienbaar. De milieuzone in Arnhem bestaat sinds 2014, sinds 2019 geldt deze ook voor dieselpersonenauto's. Andere steden met een milieuzone voor dieselpersonenauto's (Amsterdam, Utrecht, Den Haag) hebben deze aanpassing al op 1 januari 2025 doorgevoerd. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
29 mei 2025	Afgelopen week ontvingen wij een brief van de gemeente waarin beschreven staat dat ons voertuig (Volkswagen camper busje) in een categorie valt die niet meer door de milieuzone mag rijden vanaf 1 juni. Graag willen wij hierop reageren. Allereerst begrijpen wij dat u pleit voor minder uitstoot van uitlaatgassen. Dat is voor ons ook de reden geweest om onze personenauto te verkopen en enkel onze camper als voertuig aan te houden. Voor woon-werkverkeer maken wij gebruik van onze fiets en als wij de stad bezoeken doen wij dit ook met de fiets of het openbaar vervoer. Als deze maatregel daadwerkelijk van kracht gaat zou dit betekenen dat als wij vanuit onze woning naar Arnhem-Zuid rijden wij nu gedwongen worden om via een omweg daar heen te rijden, wat in het meest ongunstige geval leidt tot een verdubbeling van de afstand. Dit leidt daardoor alleen tot nog meer uitstoot. Daarnaast verwachten wij dat deze maatregel 'sluip'routes door Arnhem uitlokt. Dit lijkt ons ook niet de oplossing van het probleem. Wij hopen op een heroverweging van de plannen en tot een voor ons positief besluit waarbij wij als inwoner van Arnhem wel door het centrum mogen rijden.	We begrijpen de situatie en hoe dat leidt tot extra kilometers met de camper. De milieuzone is een maatregel om de luchtkwaliteit in het centrum te verbeteren, omdat daar veel mensen wonen en verblijven. De gemeente heeft als taak hun gezondheid te beschermen. Met de milieuzone weren we oudere dieselveertuigen, omdat die de meeste luchtvervuiling veroorzaken. We begrijpen dat het omrijden tegenstrijdig voelt omdat er meer kilometers worden maakt, maar omdat men om het dichtbevolkte gebied heen rijdt is de blootstelling minder (minder mensen hebben last van de uitstoot). We herkennen ook de zorgen om het ontstaan van sluipverkeer om het centrum heen. Dit hebben wij dan ook actief onderzocht. De verwachting is dat de overlast beperkt zal zijn, omdat we bij de invoering van de milieuzone hebben gemerkt dat de omrijdeffecten veelal tijdelijk zijn. Uit de algemene verbetering van de luchtkwaliteit blijkt dat veel mensen hebben er destijds voor gekozen hebben om hun oude voertuig te vervangen. Hierdoor worden de (negatieve) effecten door omrijden ruimschoots werden gecompenseerd door de (positieve) effecten van schonere voertuigen. Bij vorige aanpassingen van de milieuzone was er ook beperkt overlast. We zijn blij om te horen dat de reactiegever al gebruik maakt van fiets en OV voor woon-werkverkeer en om de binnenstad te bereiken. Dit helpt ons om de stad gezond te houden. We hopen dat deze alternatieven ook kunnen werken voor het bereiken van Arnhem Zuid. Voor de gezondheid van onze inwoners kunnen wij helaas niet meer toestaan dat oude dieselveertuigen regelmatig door het centrum rijden. Als de reactiegever met zijn camper toch nog af en toe het centrum in wil dan zijn er ontheffingen mogelijk. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
24 juni 2025	Ondanks dat wij het helemaal eens zijn met het besluit om oude dieselauto's uit de binnenstad te mijden lopen wij toch tegen een probleem aan. Wij vragen ons af, woonachtig aan de Spijkerstraat , hoe wij onze wijk nog kunnen verlaten zonder elke keer (maar 12x) een dagontheffing met bijbehorende kosten te betalen of rare verkeersmanoeuvres te maken. Dit betekent namelijk dat wij, in een vrij drukke verkeersstraat als de Spijkerstraat, achteruit moeten gaan rijden om vervolgens in de straat 'Het nieuwe land' in te rijden. Dit geeft, weten wij nu al, de nodige problemen. Momenteel zijn wij niet in de gelegenheid om over te stappen naar een auto die wel aan de eisen voldoet.	Door het éénrichtingsverkeer van de Spijkerstraat raakt de aanpassing van de milieuzone in de praktijk ook het eerste deel van de Spijkerstraat. Door de slechte luchtkwaliteit op de singels is dit in praktijk echter onontkoombaar en bovendien in de huidige situatie ook al zo. De reactiegever geeft zelf al aan dat de enige manier om uit de straat te komen via Het Nieuwe Land is. Een oplossing zou zijn om de auto niet in het éénrichtingsgedeelte ná die afslag te parkeren, maar gebruik te maken van de plaatsen vóór die afslag. Liever nog zouden we adviseren om gebruik te maken voor schonere vervoerswijzen die wél in de milieuzone mogen rijden. We hopen dat de reactiegever hiertoe in staat is om zo mee te helpen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefomgeving rondom het centrum. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.
16 juni 2025	Ik begrijp en ondersteun het streven van de gemeente naar een schonere en gezondere leefomgeving. Tegelijkertijd maak ik mij zorgen over de impact die deze maatregel zal hebben op inwoners zoals ikzelf, die afhankelijk zijn van hun huidige voertuig voor werk, zorg, mantelzorg of andere dagelijkse verplichtingen. Veel bewoners beschikken over een oudere auto die binnenkort mogelijk niet meer binnen de milieuzone mag rijden. De aanschaf van een nieuw(er), schoner voertuig is voor velen financieel niet haalbaar binnen de gestelde termijn. Dit kan leiden tot sociale uitsluiting of mobiliteitsproblemen, vooral voor mensen met een beperkt inkomen. Ik verzoek de gemeente dan ook dringend om:	Fijn om te horen dat de reactiegever het streven naar een gezonder en schoner Arnhem onderschrijft. We begrijpen ook de zorgen. Als gemeente proberen wij dit te ondervangen met de mogelijkheid tot ontheffing door middel van de hardheidsclausule. Men komt in aanmerking als het noodzakelijk is om vaak de milieuzone in te rijden en er financieel nog geen mogelijkheid is tot alternatief. Deze voorwaarden komen overeen met de punten die worden genoemd. Daarnaast gelden de regels voor de milieuzone voor <i>diesel</i> voertuigen. Een ouder voertuig op benzine mag wél de zone in. Door de hogere wegenbelasting is een dieselvoertuig bovendien vaak niet interessant voor lagere inkomensgroepen (tenzij ze relatief veel rijden). Een dergelijke subsidieregeling zoals omschreven in de reactie heeft de Arnhem in het verleden bij vorige veranderingen in de milieuzone ingevoerd. Hier werd echter minimaal gebruik van gemaakt, en de kosten voor het opzetten en uitvoeren van de subsidieregeling wogen niet op tegen de

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	1. Een ruimhartige overgangsregeling te bieden, zodat bewoners zich geleidelijk kunnen aanpassen. 2. Een compensatie- of subsidieregeling beschikbaar te stellen voor bewoners die disproportioneel worden getroffen door de aanpassing Als betrokken burger hoop ik dat de gemeente niet alleen oog heeft voor het milieu, maar ook voor de sociale en economische gevolgen van deze maatregel voor haar inwoners.	enkele mensen die er gebruik van hebben gemaakt. Om deze reden komt er geen nieuwe subsidieregeling. We vertrouwen erop dat de hardheidsclausule genoeg ademruimte biedt om de overstap op een later moment te maken, wanneer het niet anders kan. Wanneer na invoering blijkt dat de hardheidsclausule vaak wordt ingeroepen dan is de herinvoering van de subsidieregeling een optie. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.
6 juni 2025	Met verbazing heb ik de brief gelezen, en ik wil daar toch graag een persoonlijk verhaal aan toevoegen, namelijk: Ik rij al meer dan 20 jaar een Passat station, omdat daar veel spullen in kunnen voor mijn werk, denk aan: camera, licht, statieven, monitors enz. Nu kan ik met deze auto al een paar jaar niet meer de grote steden in. Dus heb ik een jongere Volvo XC60 erbij gekocht. Maar veel van mijn klanten, willen niet de kilometer prijs betalen van deze duurdere auto. Maar nu lees ik dus, dat deze auto (Volvo) ook niet meer de milieuzone in mag! Ofwel, ik heb 2 auto's, die samen goed zijn voor een kleine 4500,- euro wegenbelasting per jaar, en met geen van beide kan ik de milieuzone in vanaf 1 juni 2026. Aangezien MKB'ers hier in het land de staatskassa vullen, zou het wel heel erg fijn zijn, als werken niet iedere keer steeds moeilijker gemaakt wordt. Niet iedereen kan zich een Tesla permitteren.	We begrijpen de zorgen. Als gemeente proberen wij dit te ondervangen met de mogelijkheid tot ontheffing door middel van de hardheidsclausule. Men komt in aanmerking als het noodzakelijk is om vaak de milieuzone in te rijden en er financieel nog geen mogelijkheid is tot alternatief. Deze voorwaarden komen overeen met de punten die in de reactie worden genoemd. We vertrouwen erop dat de hardheidsclausule genoeg ademruimte biedt om de overstap op een later moment te maken, wanneer het niet anders kan. We willen er daarnaast graag op wijzen dat de Milieuzone alleen voor dieselauto's geldt en dat de aanschaf van - minder dure - benzineauto ook in overweging te nemen is. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Nu weet ik wel dat er heel veel andere optie's zijn. Maar dan nodig ik je graag uit om een dagje mee te lopen op een draaidag.	
5 juni 2025	Kort geleden ontving ik een brief over de milieuzone die aangescherpt gaat worden in juni 2026. Mijn camperbus is emissieklasse 4 en mag dan niet meer de binnenstad in. Ik vroeg mij af of dit geldt voor camperbussen? Verder vroeg ik mij af of er dan gekeken wordt naar extra/ andere doorgaande wegen. Iedereen die richting Arnhem noord of Apeldoorn moet, rijdt via het centrum. Dat vond ik sowieso al erg onhandig. Door het afsluiten van de singel gaan al deze auto's via de wijken naar het noorden van Arnhem. Ik werk bijvoorbeeld zelf bij het Nederlands Openluchtmuseum, en zou dan via 'Het dorp' of via Spijkerbuurt naar boven rijden. Zou er niet vóór de centrumring al een afslag moeten komen om richting Noord/Schaarsbergen/Apeldoorn/Ede te rijden?	We zijn het eens dat het onhandig is dat er veel verkeer door het centrum gaat. De gemeente wil daarom het verkeer door het centrum verminderen, onder andere voor de gezondheid, en oudere dieselveertuigen stoten relatief veel schadelijke stoffen uit. We zetten in om het verkeer richting Arnhem Noord en Apeldoorn om de dichtbevolkte gebieden heen te laten rijden, zodat minder mensen last hebben van de uitstoot. De reactiegever kan inderdaad omrijden via Het Dorp (+2 minuten) of over de A12 (+4 minuten). We begrijpen dat dit vervelend is, maar dit is beter voor de gezondheid van Arnhem. De centrumring heeft zoals in de zienswijze aangegeven veel verkeer waarvan tussen de 10 en 17% alleen maar door Arnhem rijdt. Ook is er veel uitstoot op de centrumring en dat is de reden dat er al een aantal jaren een milieuzone is om de meest vervuilende diesels niet daar te laten rijden. Met de aanscherping schuiven we een aantal jaren op. Aangezien een camperbus een recreatief voertuig is, is er ook geen noodzaak over de centrumring te rijden. En mocht het toch nodig zijn dan zijn er incidentele dagontheffingen te verkrijgen. Als de camper voor woon-werkverkeer gebruikt is er geen sprake meer van incidenteel gebruik. De Pleyroute/A12 is inderdaad de route buitenom, deze is druk. Met de doortrekking van de A15 en verbreding van de A12 verwachten we dat er ruimte ontstaat op de Pleyroute die grotendeels gevuld gaat worden met verkeer dat nu via de centrumring rijdt. In de studies voor het Duurzaam Mobiliteitsplan hebben we een alternatieve route/nieuwe weg naar Noord onderzocht. We zagen dat deze te veel nadelen had. Veel omrijdkilometers, maar ook extra verkeer dat dan niet meer via de A50 gaat rijden maar richting Arnhem. We steken vooral in op het stimuleren van de fiets voor de verplaatsingen binnen Arnhem.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
		In het Duurzaam Mobiliteitsplan van de gemeente Arnhem is te lezen dat de mogelijkheid voor een extra verbinding onderzocht maar afgevalen vanwege andere nadelen. Bij de invoering van de Milieuzone in 2014 (en aanscherping in 2019) ook hebben gezien dat sommige bestuurders om gaan rijden. Dit effect wordt echter snel minder na de invoering en per saldo (ondanks het omrijden) heeft de milieuzone tot schonere lucht en minder gezondheidsschade in heel Arnhem geleid. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone.
24 juni 2025	De afgelopen jaren heb ik ([persoon 1]) met grote interesse en groeiende bezorgdheid uw plannen gevolgd om de binnenstad en de centrumring (de huidige milieuzone) uitstootvrij te maken. Ik heb ingesproken toen het Duurzaam mobiliteitsplan in de gemeenteraad werd behandeld in mei 2024 (zie bijlage 1). Omdat we ([persoon 2] en [persoon 1]) ons toen ook al zorgen maakten, hebben we een “persoonlijk adviesgesprek” gevoerd met [adviseur gemeente] en is het webinar “zero-emissiezone” op 27 mei jl. gevolgd. Toch blijven er voor mij, andere ZZP’ers en de meer dan 5.000 bewoners van de binnenstad nog veel vragen en zorgen bestaan, met name over de gevolgen voor die bewoners en de zelfstandige ondernemers in de regio, vooral die in de uitvoerende beroepen. We snappen heel goed en zijn het er ook mee eens dat u vervuilend, doorgaand verkeer uit de binnenstad wilt weren, maar het lijkt ons dat dat niet als neveneffect kan en mag hebben dat alleen de zelfstandig ondernemers en bewoners met een laag- of middeninkomen hiervan de negatieve gevolgen gaan ondervinden, die bovendien niet of in geringere mate gelden voor de overige 150.000 inwoners van de gemeente Arnhem.	De zienswijze is zeer uitgebreid en raakt veel gemeentelijke thema’s op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en mobiliteit. De zienswijze laat zien dat de indieners zich sterk betrokken voelen bij hun woonomgeving en bij het beleid van de gemeente. De zienswijze heeft zowel betrekking op de invoering van de Zero Emissiezone als de aanpassing van de Milieuzone en is daarom in beide reactienota’s meegenomen. <i>Doel van de maatregel</i> De invoering van de nul-emissiezone per 1 juni 2026 maakt onderdeel uit van het bredere beleid om bij te dragen aan de klimaatdoelen en de luchtkwaliteit in Arnhem te verbeteren. Inwoners en ondernemers profiteren uiteindelijk van een gezondere, schonere en toekomstbestendige leefomgeving. In dat kader is gekozen voor een geleidelijke invoering, met ruime voorbereidingstijd en zorgvuldig uitgewerkte vrijstellings- en overgangsregelingen. <i>Ondernemers en bewoners</i> De positie van kleine zelfstandigen, uitvoerende beroepen en bewoners met een beperkt budget is in de voorbereiding nadrukkelijk meegenomen. Hoewel de kosten van het rijden van een elektrische bus (brandstof +

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Met veel enthousiasme worden deze plannen gepresenteerd, alsof dit de oplossing zou zijn voor alle milieuproblemen in de binnenstad. Er zijn veel overleggen geweest, zegt u, met de vertegenwoordigers van de middenstanders en ondernemers van de binnenstad. Maar heeft u ook de zelfstandige ondernemers in de uitvoerende beroepen in Arnhem geraadpleegd? Of de bewoners van de binnenstad geïnformeerd/uitgelegd wat de consequenties van deze maatregelen voor hen zijn? Ik heb een aantal van hen gesproken en geen van hen wist van het invoeren van de milieuzone of de zero-emissie-zone? Dat is zorgwekkend, gezien de impact van de maatregelen die dat op hen gaat hebben. Met de ene hand probeert u de armoede van de Arnhemmers op te lossen, met de andere hand maakt u het de inwoners van de Arnhemse binnenstad met een kleinere beurs moeilijker door ze te dwingen om een veel duurdere elektrische auto aan te schaffen. Dat zou voor hen een reden kunnen zijn om naar elders te verhuizen. Het is om deze reden dat Frankrijk de milieuzones af wil schaffen (zie bijlage 2): het schept een niet-acceptabele ongelijkheid tussen inwoners van de binnenstad en zij die daarbuiten wonen en tussen grotere en kleinere ondernemers, terwijl iedereen voor de wet gelijk behandeld zou moeten worden. Ik zie mijn inbreng van mei 2024 nergens in uw plannen terug (zie bijlage1) en het adviesgesprek bleek helaas slechts een herhaling van zetten van uw website. Daar zijn wij persoonlijk niets mee opgeschoten en van collega-ZZP'ers vernam ik dat ze er eveneens niets mee opgeschoten zijn en dat ze nog gefrustreerder en bozer over dit voornemen zijn geworden. Ze hebben al aangegeven dat ze bij doorvoeren van de plannen opdrachten van bewoners van de binnenstad gaan weigeren en prima zonder die opdrachten kunnen blijven bestaan. Dan word je als bewoner van de binnenstad	onderhoud + afschrijving) inmiddels lager zijn dan die van een dieselbus, begrijpen we dat de aanvangsinvestering voor een kleine ondernemer fors kan zijn. Daarom zijn er overgangsregelingen bedacht én zijn er verschillende ontheffingen voor ondernemers voor wie de overstap nog niet mogelijk is. Voorbeelden hiervan zijn ondernemers die zware aanhangers moeten kunnen trekken, ondernemers in een slechte financiële positie, ondernemers die vlak voor hun pensioen zitten, ondernemers die geen laadpaal kunnen krijgen door netcongestie. Omdat het onmogelijk is om ieders individuele situatie vooraf volledig te ondervangen, biedt het voorgestelde ontheffingen beleid óók ruimte voor maatwerk door de gemeente, onder andere via de hardheidsclausule, die ruimhartig zal worden toegepast. Ook is er veel overleg gevoerd met ondernemersorganisaties, ondernemers in de binnenstad, brancheorganisaties, bewonersvertegenwoordigers en mobiliteitsexperts. Het tempo van invoering, de wijze van handhaving, en de mogelijke ontheffingen zijn met hen afgestemd. Daarnaast is er communicatie geweest via (onder andere) 2824 brieven aan eigenaren van een bestelbus of vrachtwagen, een webinar, informatiebijeenkomsten en nieuwsberichten op ondernemerskanalen, de arnhemse koerier, en LinkedIn. Tenslotte bieden we gratis adviesgesprekken aan. Hiervan is inmiddels meer dan 80 keer gebruik van gemaakt, veelal door kleine ondernemers De discussie rond de impact op kleine ondernemers heeft er ook toe geleid dat landelijk is besloten de overgangsregeling voor euro 6 bestelbussen met een jaar te verlengen tot 1 januari 2029. We blijven inzetten op toegankelijke en tijdige communicatie richting alle betrokkenen, óók richting kleine ondernemers Uw suggestie om een tijdslijn

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	behoorlijk in de kou gezet. Het lijkt ons dat dat nooit de bedoeling kan zijn van deze operatie. Zelfstandige ondernemers en bewoners worden op geen enkele manier in uw voornemen genoemd. Het gaat uitsluitend over de bevoorrading van de winkels, het ophalen van huisvuil en andere diensten voor de winkelbedrijven, maar geen woord over de consequenties voor de kleine uitvoerende bedrijven én de bewoners. De bedrijven die wel genoemd worden betreffen grote bedrijven zoals Kuijpers Bouw. Een groot deel van de zelfstandige ondernemers en bewoners kan zich nog helemaal geen elektrische auto veroorloven. De gebruikte terminologie in uw verkeersbesluit is (expres?) zeer onduidelijk geformuleerd. Begrippen als “bussen”, “bestelauto’s”, “bedrijfsbussen” en “bedrijfsvoertuigen” worden door elkaar gebruikt. Net als de vele data waarop er iets zou gaan gebeuren. Voor de gemiddelde burger is er geen touw aan vast te knopen. Wanneer gaat nu wat precies gebeuren? Een heldere tijdslijn met een heldere omschrijving en toelichting zou ondernemers én bewoners laten begrijpen wat precies de regels zijn/gaan worden en wat de impact op hen gaat zijn. U heeft het erover dat de binnenstad van Arnhem gezonder, leefbaarder, beter bereikbaar en veiliger en aantrekkelijke om in te wonen moet blijven/worden. Voor wie dan precies? Toch absoluut niet voor de bewoners en de zelfstandig ondernemers die in de Binnenstad wonen en/of willen werken. Wist u trouwens dat: De fijnstofemissie van elektrische voertuigen groter is dan van met brandstof aangedreven voertuigen, zowel bij de productie, het ontmantelen en zelfs bij het optrekken en afremmen.	toe te voegen zullen we overnemen en plaatsen op onze website Zero-emissiezone – Gemeente Arnhem. <i>Laadinfrastructuur en praktische uitvoering</i> De gemeente werkt samen met externe partners aan de verdere ontwikkeling van de laadinfrastructuur en de uitbreiding van logistieke hubs. Dit is een complex proces waarin veel partijen samenkomen, maar de voortgang is goed en sluit aan bij de geplande invoeringsdatum van de maatregelen. De beschikbaarheid van laadinfra in zijn algemeenheid zal dan ook geen probleem gaan vormen. Op individuele, specifieke, gevallen is er een ontheffing mogelijk. <i>Economische impact zelfstandigen</i> Een belangrijk deel van de zienswijze komt voort uit de zorg voor de betaalbaarheid van elektrisch rijden. Verschillende onderzoeken tonen aan dat elektrisch rijden, en investeringen daartoe, steeds voordeliger worden en inmiddels in veel gevallen aan aantoonbaar voordeliger zijn dan vergelijkbare diesellootvoertuigen. Landelijke beleidsmaatregelen, zoals het afschaffen van de BPM-vrijstelling voor dieselbestelvoertuigen, de invoering van de vrachtwagenheffing en de ETS-2 heffing maken het verdienmodel van elektrisch rijden steeds toegankelijker. Ook gemeente Arnhem stuurt met haar inkoop- en aanbestedingsbeleid steeds meer aan op het rijden met elektrische voertuigen bij de inkoop van dienstverlening. De instroom van nieuwe elektrische voertuigen zal er de komende jaren ook toe leiden dat er een volwaardige tweedehands markt van elektrische voertuigen ontstaat, net zoals nu steeds zichtbaarder wordt bij personenauto’s. Het gecombineerde beleid van de overgangsregeling, de vrijstellingen en het ontheffingenbeleid houden rekening met de stapsgewijze (kosten)ontwikkeling van elektrisch rijden. In de gevallen waar ondernemers vanwege bedrijfseconomische omstandigheden onvoldoende draagkracht hebben om een elektrisch voertuig aan te schaffen is een ontheffing mogelijk. Deze ontheffing (artikel

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Doordat de voertuigen veel zwaarder en vaak groter zijn dan brandstofaangedreven voertuigen, slijten de banden sneller en produceren ze meer fijnstof bij het optrekken, rijden en afremmen. • Elektrische voertuigen 2 keer zo vaak betrokken zijn bij ongelukken met letsel, meer impact hebben en 2 keer zo vaak schade rijden, terwijl er veel minder van rondrijden. De oorzaak hiervan is dat ze veel zwaarder zijn en veel sneller op kunnen trekken. (Bron: juridisch bureau letselschade). • Door het grotere gewicht van elektrische voertuigen de wegen veel eerder aan onderhoud toe zijn. Hoeveel uitstoot veroorzaakt dat? • Het vooralsnog heel onduidelijk is hoeveel je precies moet betalen voor het laden van een elektrische auto, terwijl je aan de pomp meteen kunt afrekenen. Het blijkt dat meer dan de helft van de facturen komt niet overeen met wat vooraf aan prijzen te vinden was. Daar zou eerst duidelijkheid over moeten komen. • Elektrische voertuigen véél brandgevaarlijker zijn en bovendien nauwelijks te blussen? Willen we dat risico nemen in ondergrondse parkeergarages onder de nieuwe of omgebouwde appartementen in een dichtbebouwde binnenstad? Wij zijn bang dat uw enthousiasme voor het “verbeteren van de luchtkwaliteit op papier” ervoor heeft gezorgd dat u de ongewenste gevolgen van de elektrificering van het wagenpark bent vergeten mee te nemen. Ik heb de volgende vragen. Bent u zich ervan bewust dat: • Tweetakt brommers, motoren en opgevoerde scooters enorm vervuilen, vooral stinken en dat legio bestuurders van die	13) heeft vanaf 1 januari 2026 daarnaast ook nog een landelijke werking. Zodat een ontheffing afgegeven voor Arnhem, ook geldig is, is andere zero-emissiezones zoals Nijmegen. <i>Specifiek</i> De zienswijze noemt een aantal technische en beleidsmatige punten zoals fijnstofuitstoot door elektrische voertuigen, geluidsoverlast van scooters en de interpretatie van voertuigcategorieën. Deze onderwerpen zijn bekend en worden landelijk en regionaal gemonitord. Op basis van beschikbare wetenschappelijke inzichten blijft de inzet op elektrisch vervoer echter aantoonbaar effectief voor het halen van de klimaatdoelen en het verbeteren van de luchtkwaliteit in stedelijk gebied. Wat betreft het gebruik van oldtimers, tweetaktmotoren en opgevoerde scooters: ook deze vallen onder regels en handhaving, los van de nul-emissiezone. Wij nemen de suggesties hierover mee in gesprekken over aanvullende beleidsmaatregelen die de lucht in Arnhem schoner kunnen maken. <i>Afsluiting</i> Wij begrijpen dat aanpassingen in mobiliteit en toegang tot de binnenstad vragen oproepen, zeker voor specifieke beroepsgroepen zoals kleine ondernemers. Tegelijkertijd is het noodzakelijk om nu stappen te zetten voor een duurzame en leefbare stad voor de toekomst. In de zienswijze verder genoemde zaken als omrijdeffecten, uitstoot elders, andere voertuigen die ook uitstoot veroorzaken, effecten op kleine(re) ondernemers, etc zijn allemaal meegewogen. We beseffen ons dat de maatregelen op individueel niveau ingrijpend kunnen zijn. Dit besef heeft geleid tot ruime overgangsregelingen en (landelijke) ontheffingen. We kiezen dus bewust voor een realistische invoeringsstrategie met aandacht voor werkbaarheid en maatwerk.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	voertuigen er een satanisch genoeg in scheppen om heel veel herrie te maken en hieraan wat doen op geen enkele wijze in dit plan zijn meegenomen? Oude en opgevoerde scooters blijken zelfs schadelijker dan vrachtwagens: ze stoten 2 tot 4x zoveel koolmonoxide en fijnstof uit. Motoren vervuilen 11x meer dan personenauto's. Opgevoerde brommers zijn nog schadelijker en daarvan rijden er best veel rond in de milieuzone (bron: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/630315001) • Oldtimers en trouwens ook veel campers vaak zeer oude en dus de meest vervuilende auto's zijn? Deze krijgen van u automatisch toegang tot de milieuzone en zero-emissiezone. Met deze auto's hoeven mensen echter niet een inkomen te vormen of naar hun werk te rijden, maar is het vaak een hobby. Juist deze voertuigen zouden als eerste de toegang tot een zero-emissiezone of milieuzone moeten worden ontzegd. • Veel kleine zelfstandigen met uitvoerende beroepen, zoals stratenmakers, metselaars, loodgieters, dakdekkers, smederijen, glas-in-loodzetters en hoveniers hun auto's vaak helemaal oprijden, omdat hun beroep het met zich meebrengt dat hun auto's een hoge slijtage hebben en vaker beschadigingen oplopen tijdens de werkzaamheden? • De bewoners in de binnenstad (nu ongeveer 5.000 adressen) na invoering van deze regels tevergeefs een beroep gaan doen op zelfstandige ondernemers in gespecialiseerde beroepen en buiten de zero-emissiezone wonend, omdat zij zich nog geen dure elektrische auto kunnen veroorloven? • De meeste bewoners in de binnenstad in een benzine- of dieselauto rijden en op hoge kosten worden gejaagd om een elektrische auto te kopen terwijl de markt voor 2e hands elektrische auto nog amper ontwikkeld is? Is het de bedoeling dat de binnenstad uitsluitend door rijkere bewoners bevolkt	De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone. De gedane suggesties op het gebied van specifieke doelgroepen nemen wij mee in de beleidsafwegingen voor toekomstig beleid.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	gaat worden en de lagere- en middeninkoms op deze manier een zetje krijgen om de binnenstad van Arnhem te verlaten? • De meest vervuilende, vaak oudere auto's en bestelbusjes verdwijnen vanzelf door ouderdom en omdat er op een gegeven moment nauwelijks nog onderdelen voor te krijgen zijn, waardoor op redelijk korte termijn automatisch een overstap plaatsvindt naar schonere en op termijn elektrische auto's? • Met slechts 12 ontheffingsdagen per jaar het vrijwel onmogelijk is om grotere langdurigere klussen in de binnenstad uit te voeren? Kunt u aangeven hoe u dit voor ondernemers en bewoners gaat oplossen zodat dit in de praktijk niet ontaardt in ordinair ondernemers en bewoners pesten? • Het aantal oplaadpunten veel te ver achterloopt bij uw streven om meer elektrisch te gaan rijden? Dat wordt vechten om een oplaadpunt, met alle gevolgen van dien. Is het niet veel verstandiger om pas met regels voor voertuigen te komen als de infrastructuur op orde is en de netcongestie opgelost is? • Arnhem helaas slechts één doorgaande route heeft van brug naar brug en naar de omliggende wijken als het Spijkerkwartier, Klarendal, St. Marten, het Sonsbeekkwartier en de Burgemeesterswijk? U stimuleert de bewoners om gebruik te gaan maken van smalle straatjes in omliggende wijken om op hun plaats van bestemming te komen. Wat denkt de gemeente dat dit doet met de leefbaarheid van deze wijken? • De overstap naar een elektrische bestelbus voor veel zzp'ers financieel onhaalbaar is. Een tweedehands exemplaar kost al gauw €40.000 exclusief BTW en BPM – een investering die je niet zomaar doet als je ook zelf een pensioen op moet bouwen. • Het juist het goedkoopste en ook het milieuvriendelijkste is om je bedrijfsbus op te rijden. • De landelijke overheid pas per 2050 streeft naar emissieloze voertuigen? Tegen die tijd heeft de markt zich zodanig	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	ontwikkeld dat er voor nagenoeg iedere beurs een auto te verkrijgen is. Waarom zou u als gemeente het leven van een paar duizend inwoners onevenredige veel lastiger en duurder maken door dit soort maatregelen, ongeacht de gevolgen, nu al in te voeren. Mocht dit voornemen toch doorgevoerd gaan worden, dan verzoeken wij u om de hardheidsclausule ruimhartig, zonder extra kosten te hanteren. Tijdens het webinar van 27 mei jl. heb ik via de chat diverse vragen gesteld. Uit de antwoorden die gegeven werden door de moderator bleek dat dit plan puur achter een bureau bedacht is en niet getuigt van veel inzicht in hoe het is om ondernemer te zijn. De kracht van zelfstandig ondernemers zit in het feit dat ze voor de klant vrijwel onmiddellijk een probleem op kunnen lossen. Uw moderator kwam in ieder geval met het volgende advies/ de oplossing: Schakel een bedrijf in met elektrische voertuigen!!!! Op korte termijn een bedrijf met een elektrisch vervoermiddel inschakelen om stante pede spullen aan te leveren is onmogelijk: als klein bedrijf kom je achteraan op de wachtlijst, met dagen of zelfs weken oponthoud. Zware materialen via een hub overladen in een bakfiets van de Groene rijders is natuurlijk geen oplossing, maar schier onmogelijk. Al die extra kosten moeten bovendien afgewenteld worden op de bewoners binnen de centrumring of zij worden gewoon genegeerd. Veel collega-zzp'ers geven nu al aan dat ze de binnenstad gaan mijden. Is dat de bedoeling? Op mijn vraag hoe ik van de van de Boulevard Heuvelink naar de Amsterdamseweg moest gaan rijden (een route van nog geen 3 km), adviseerde de moderator om via de Pleyroute en de A-12 te rijden. Hoe milieuvriendelijk is 20 km omrijden? Moeten we zo'n antwoord nou echt serieus nemen? Denkt u niet dat men eerder	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	sluiproutes gaat zoeken om sneller op de plaats van bestemming te komen? Wij zijn ervan overtuigd dat veel bewoners van de binnenstad en de centrumring het veel fijner zouden vinden als u wat aan de hardrijders, de echte vervuilers en de knallende auto-, motor- en brommeruitlaten zou willen doen. Het verkeer blijkt ook niet veel meer vieze lucht in de binnenstad te veroorzaken dan in de rest van de omgeving. (Bronnen: https://aqicn.org/map/arnhem/nl/ en https://www.accuweather.com/nl/nl/arnhem/247955/air-quality-index/247955) Er lijkt ons dus geen dringende reden om door invoering van deze plannen de bewoners van de omliggende wijken dan maar in nog meer uitstoot te gaan zetten door voertuigen die de centrumring gaan mijden. Wij zijn ons er terdege van bewust dat we aan een drukke weg zijn gaan wonen en dat daar uitlaatgassen bij horen. Wij ervaren dat de lucht in Nederland al vele jaren veel schoner aan het worden is, door modernere auto's. U hoeft daar wat ons betreft geen extra schep bovenop te doen, maar doe alstublieft iets aan de herriebakken, waarvan er steeds meer komen. Daar ligt, wat ons en vele bewoners betreft, de prioriteit. Als de nul-emissiezone wordt ingevoerd (we nemen aan per 1 juni 2026 incl. de singels) dan wordt het voor kleine zelfstandigen en de binnenstadbewoners wel erg kort dag om aan de eisen te voldoen. De 2 stadshubs die er nu zijn, zijn nog (lang) niet operationeel voor zwaardere vrachten zoals stenen, zand/grond, dakpannen, hekwerken en grote ruiten. De hubs schijnen al wel toegerust te zijn om winkels te bevoorraden, maar daar heb je als uitvoerende zelfstandig ondernemer niets aan. Wanneer denkt u dat de	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	stadshubs ook voor ons daarop ingericht zullen zijn? We zouden het op prijs stellen als het perspectief voor ZZP'ers met uitvoerende beroepen en de bewoners van de binnenstad met een kleine beurs (met hun visite) nadrukkelijker wordt meegenomen in de verdere uitwerking of in aanmerking komen voor een ruime interpretatie van de hardheidsclausule. Vergis u niet: het gaat niet om ons persoonlijk. Wij gaan binnenkort met pensioen, maar onze collega's moeten nog enkele tot vele jaren voort en overwegen om te stoppen of om de binnenstad te mijden. Is dat de bedoeling: zelfstandig ondernemers te ontmoedigen om werkzaamheden in de binnenstad uit te voeren en binnenstadsbewoners met een kleinere beurs de stad uit jagen? Hier moet toch een hanteerbare oplossing voor komen? Ik neem aan dat u de wijsheid heeft om voor alle Arnhemmers een fatsoenlijke oplossing te vinden. U streeft ernaar om het vertrouwen van burgers in de politiek te vergroten. Handel daar dan naar. Neem burgers serieus, neem ze mee in uw plannen en luister naar hun zorgen. Licht ze tijdig in en zoek naar echte oplossingen in plaats van voor de Bühne een adviesgesprek te regelen, wat achteraf geen advies blijkt te zijn. Ondanks dat, waarom kunnen de zelfstandig ondernemers een adviesgesprek aanvragen, maar lijken bewoners genegeerd te worden? Ter informatie: in Bijlage 3 vindt u een staatje waarin aangegeven is in hoeverre de luchtkwaliteit ingrijpt in een mensenleven. Zoals u ziet is roken en ongezond eten veel schadelijker. Luchtverontreiniging staat op plek 6, waar de uitstoot door verkeer hier slechts een klein deel aan bijdraagt. Wij hopen op een spoedige, serieuze en inhoudelijke reactie op deze vragen en zorgen	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
Verdere reacties (niet officieel ingediend als zienswijze maar wel verzoek om informatie)	Veel reacties bestonden uit vragen over de toegang tot de milieuzone voor de camper(bus) van de reactiegever in zijn/haar specifieke situatie.	Omdat campers soms als bestelauto en soms als personenauto geregistreerd staan, soms op benzine rijden maar meestal op diesel zijn er verschillende regelingen/vrijstellingen en ontheffingen bedacht. De kentekencheck geeft uitkomst aan eigenaren als ze willen wat in hun specifieke situatie van toepassing is. Algemeen gesteld kun je zeggen dat per 1 juni 26 in de milieuzones van Arnhem enkel nog campers met emissieklasse euro 5, euro 6 in de nul-emissie toegelaten zijn. En campers van mensen woonachtig in de zone. Anderen kunnen een (dag)ontheffing aanvragen. De reacties leiden niet tot een wijziging van ons voornemen voor de aanpassing van de milieuzone. De reacties leiden ertoe dat we op onze website nog duidelijker de kentekencheck promoten voor passende informatie.