

REACTIENOTA VERKEERSBESLUIT NUL-EMISSIONZONE ARNHEM

Inleiding

Om op de hoogte te zijn van alle belangen die er spelen bij het invoeren van de nul-emissiezone is het voornemen om een nul-emissiezone in te voeren op 28 mei 2025 gepubliceerd in het gemeenteblad van Arnhem. Naast de gebruikelijke communicatie zijn er in aanloop naar de publicatie ruim 2500 brieven verstuurd naar eigenaren van bestelbussen en vrachtwagens in Arnhem om hen te attenderen op het voorgenomen besluit. Ook zijn ze in de brief uitgenodigd om deel te nemen aan een webinar op 27 mei over de plannen voor een nul-emissiezone.

Wie dat wil kan tot en met 25 juni 2025 reageren op het voornemen door het indienen van een reactie.

In totaal zijn er 3 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 invoering van de nul-emissiezone.
24 juni 2025	De weg naar ZES is op zich begrijpelijk en draag ik een warm hart toe. Echter de beoogde begrenzing, die gemakshalve gelijk is aan de huidige milieuzone, treft veel zakelijke automobilisten onnodig zwaar. Voor Euro5 is het straks noodzakelijk om met veel meer uitstoot de zone te omzeilen door de aanliggende wijken te gebruiken om van Arnhem Noord naar Zuid te rijden. De stadskern zal niet gezonder worden als er direct naast een sterk verhoogde	De nul-emissiezone is een belangrijke maatregel binnen het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem om de luchtkwaliteit en leefbaarheid in het centrum te verbeteren. Uit de uitgevoerde verkeerseffectenanalyse blijkt dat de omrijdeffecten op het totale verkeer beperkt zijn. Bij de invoering van de Milieuzone in 2014 hebben we gezien dat de omrijdeffecten bovendien snel afnemen na invoering. Daarnaast zetten we in op een autoluwer centrum.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	uitstoot komt. Daarnaast speelt natuurlijk ook nog de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gemeente Arnhem een belangrijke rol. Waarom niet hetzelfde beleid als gemeente Nijmegen? <i>Zie onderstaande Quote uit het Gemeenteblad 2024, 400964:</i> <i>dat bij de begrenzing van de nul-emissiezones rekening is gehouden met de mogelijkheid dat verkeersdeelnemers hierop bij het kiezen van hun route kunnen anticiperen;</i> <i>dat het hoofdwegennetwerk van Nijmegen buiten de nul-emissiezone valt, zodat verkeer dat geen bestemming binnen de zone heeft niet wordt belemmerd;</i> Dat zou betekenen dat je via de Zypse poort gewoon over Willemsplein , Nieuwe Plein de nieuwe Rijnbrug op kan rijden om naar Arnhem-Zuid of Nijmegen te reizen. Uiteraard mag je dan niet de zes-zone in. De doorstroming van het verkeer wordt bevorderd, sluiptwegen worden dan niet meer interessant en het milieu wordt door rustig doorrijdend verkeer minder belast dan enorm veel optrekkend en afremmend verkeer in de periferie. Daarnaast is er voor mij specifiek een vraag, die ook vele anderen zal betreffen. Aangezien ik een bedrijfsauto op benzine/LPG bezit (Euro5)en veel voor mijn werk van mijn woning in Noord via de Zijpendaalseweg naar Arnhem Zuid moet rijden (ik kom dus niet in de binnenstad cq de ZES-zone) kan dat in de huidige planning straks niet meer. Als exact dezelfde auto omgekeurd wordt naar personenauto mag het wel. Dan is het opgelost zou je denken. Maar dan is het niet voor een beter milieu, immers dat verbetert dan totaal niet. Graag verzoek ik om in ieder geval het ontheffingsbeleid voor Euro5 mét LPG (een veel milieuvriendelijker alternatief dan diesel!)aan te passen zodat dat die voertuigen wel over het traject Zypse poort gewoon over Willemsplein , Nieuwe Plein de nieuwe Rijnbrug op kunnen rijden om naar Arnhem-Zuid of Nijmegen te reizen.	De begrenzing van de zone volgt de bestaande milieuzone, wat zorgt voor herkenbaarheid en handhaafbaarheid. We begrijpen uw suggestie om de singels buiten de zone te houden, maar Arnhem kiest bewust voor een stadscentrumzone, afgestemd op lokale omstandigheden. Net zoals veel andere steden overigens. De lucht rondom de singels is zeer ongezond en moet verbeteren om toekomstige normen te kunnen halen. De effecten worden gemonitord en waar nodig worden aanvullende maatregelen genomen. De regels van de nul-missiezone gelden inderdaad niet voor personenauto's. Een LPG-auto laten omkeuren om aan de regels te voldoen is een mogelijkheid. Het is echter niet uit te sluiten dat in de toekomst ook de regels voor personenauto's strenger zullen worden waardoor dit voertuig alsnog niet meer de zone in mag. Het voorstel om LPG-bedrijfswagens als milieuvriendelijker alternatief te erkennen, nemen we mee in de evaluatie van het ontheffingenbeleid. Maar, hoewel LPG wel leidt tot minder uitstoot van stikstof en fijnstof, is de uitstoot van CO2 van LPG niet veel lager. Omdat de nul-emissiezone zich met name ook richt op het terugdringen van CO2-uitstoot leidt deze zienswijze niet tot aanpassing van de zone of het beleid. De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de invoering van de nul-emissiezone.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	Houd niet alleen het centrum van Arnhem schoon, maar weer ook door slimme routes sluipverkeer in de aangrenzende wijken én houd Arnhem bereikbaar en aantrekkelijk!	
24 juni 2025	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 duurder elektrische auto aan te schaffen. Dat zou voor hen een reden kunnen zijn om naar elders te verhuizen. 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. 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	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 + 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

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	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 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.	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 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

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	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. 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).	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 13) heeft vanaf 1 januari 2026 daarnaast ook nog een landelijke werking. Zodat een ontheffing afgegeven voor

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	• 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 voertuigen er een satanisch genoegen 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.	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
	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 gaat worden en de lagere- en middeninkomen 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	De reactie leidt niet tot een wijziging van ons voornemen voor de invoering van de nul-emissiezone. De gedane suggesties op het gebied van specifieke doelgroepen nemen wij mee in de beleidsafwegingen voor toekomstig beleid. Wij zullen ons blijven inzetten op communicatie richting kleine(re) ondernemers zodat zij tijdig kunnen overstappen danwel een ontheffing kunnen aanvragen.

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	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 ontwikkeld dat er voor nagenoeg iedere beurs een auto te verkrijgen is. Waarom zou u als gemeente het leven van een paar duizend inwoners onevenredig 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!!!!	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	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 ridders 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 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	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	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 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	

Datum Reactie	Inhoud	Afweging
	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	