

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 509

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Oude dieselauto's niet meer welkom in Arnhemse binnenstad»* (ingezonden 31 oktober 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 november 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Oude dieselauto's niet meer welkom in Arnhemse binnenstad (met kaartje)»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Wat valt er te zeggen over de data waarop het Arnhemse gemeentebestuur zich beroept? In hoeverre zijn de Arnhemse metingen van een regionale Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) of metingen van Milieudefensie, gelet op het feit dat in Amsterdam afwijkingen in meetmethoden zijn geconstateerd, representatief en conform de richtlijnen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)?

Wat is de planning van Arnhem? Wat zijn de gevolgen voor mensen met een oudere diesel die hun stad niet meer in kunnen? Hoe worden mensen die de binnenstad bezoeken, bijvoorbeeld met een youngtimer, gecompenseerd voor de schade? Wat doet de gemeente Arnhem voor deze mensen?

Antwoord 2, 3

De gemeenteraad van Arnhem heeft recent gevraagd om de effectiviteit van de maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit nader te laten onderzoeken. Wat dit voor het toegangsregime van de milieuzone, de eventueel te treffen compenserende maatregelen of de planning betekent, is niet nog bekend.

<sup>1</sup> Website Omroep Gelderland, 25 oktober 2017 (<http://www.omroep gelderland.nl/nieuws/2146292/Oude-dieselauto-s-niet-meer-welkom-in-Arnhemse-binnenstad-met-kaartje>)

#### Vraag 4

Hoe voorkomen we een wirwar van bebording voor milieuzones? Zijn er al ideeën hoe de gewenste eenduidigheid in te vullen is, gezien het feit dat er nu sprake is van willekeur aan de hand van jaartallen van voertuigen die eigenlijk niets zeggen over de echte uitstoot (zo kan een kleine oudere diesel een stuk schoner zijn dan een grotere nieuwere auto)? Hoe denkt u daarover? Wanneer valt duidelijkheid te verwachten en welke norm per voertuig wordt dan geldend?

#### Antwoord 4

In het Regeerakkoord is opgenomen dat door het instellen van een milieuzone gemeenten een instrument hebben om de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. Daarbij zal één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones worden ingevoerd zodat automobilisten in elke gemeente de regels snappen. Het is mijn nadrukkelijk streven zo snel mogelijk (voor de zomer van 2018) uitsluitel te geven op welke wijze ik hier invulling aan wil geven, zodat gemeenten hier rekening mee kunnen houden.

#### Vraag 5

Is het niet verstandiger dat gemeenten eerst dat uniforme beleid afwachten voordat ze verdergaan, draagvlak verliezen, kosten maken en vooral onzekerheid geven aan de bezoekers en bewoners van hun stad via een ratjetoe aan bebording en eisen?

#### Antwoord 5

Zoals bij antwoord 4 aangegeven wil ik zo snel mogelijk helderheid bieden, zodat de situatie die u schetst niet zal optreden.

#### Vraag 6

In hoeverre zijn milieuzones nog een relevant instrument als de Europese norm voor luchtkwaliteit behaald wordt, of in 2020? In hoeverre zijn normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) rechtsgeldig? Op basis van welke normering en criteria wordt de luchtkwaliteit in Nederland beoordeeld?

#### Antwoord 6

De Europese normen voor luchtkwaliteit zijn juridisch bindend. Bij de Wereldgezondheidsorganisatie gaat het om niet juridisch bindende streefwaarden. Ook wanneer wordt voldaan aan de Europese norm, kunnen gemeenten extra maatregelen treffen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Daarbij moet uiteraard wel een zorgvuldig besluitvormingsproces worden gevolgd, waarbij ook elementen zoals proportionaliteit worden betrokken.

#### Vraag 7

Aangezien in Arnhem trolleybussen rijden die voorzien zijn van koolstofblokken die dagelijks aan flinke slijtage onderhevig zijn en wekelijks meerdere keren vervangen worden, zou het zo kunnen zijn dat juist op het specifieke Arnhemse knelpunt (een gebied van 100x100m) rondom Velperplein, Musis, ingang Steenstraat) er uitstoot gemeten wordt die afkomstig kan zijn van deze trolleybussen? Of van een stationaire bron, bijvoorbeeld tijdens een verbouwing? Is dat geheel uit te sluiten? Is daar onderzoek naar gedaan? Wat valt te zeggen over de slijtage en vervanging van de koolstofblokken en/of andere specifieke situaties, zoals de dagelijkse bevoorrading van de nabijgelegen supermarkten? Is maatwerk en inzicht in de exacte bronnen niet verstandiger om een lokaal knelpunt op te lossen?

#### Antwoord 7

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat de norm voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) op een aantal plaatsen in Arnhem wordt overschreden. Hierover heb ik u op 30 oktober j.l. geïnformeerd (Kamerstuk 30 175, nr. 268). Met de gemeenten waar nog knelpunten zijn, is gesproken over waar de knelpunten zich bevinden en hoe de concentraties op die plekken zijn opgebouwd. TNO is gevraagd om inzicht te geven in welke bronnen op die plekken een bijdrage leveren. Het resultaat hiervan is een knelpuntenanalyse, die in de komende maanden definitief zal worden. Deze zal (mede) bepalend zijn voor welke (aanvullende) maatregelen genomen moeten worden om de knelpun-

ten op te lossen. Hierover treed ik op korte termijn in overleg met de decentrale overheden, waaronder de gemeente Arnhem. Zoals ik al in mijn brief van 30 oktober heb aangegeven is mijn streven om het plan (knelpuntenanalyse en maatregelen) in het voorjaar van 2018 ter consultatie aan te bieden, zodat na de zomer van 2018 een gewijzigd NSL in werking kan treden.