

Brandbrief Rotterdamse Milieuzone

Wie zijn wij?

Wij vertegenwoordigen een groep Rotterdammers die gedupeerd worden door de Rotterdamse Milieuzone van Wethouder Pex Langenberg (D66). Wij zijn liefhebbers van klassieke auto's en zogenoemde youngtimers en wij pleiten voor een échte milieuzone, een milieuzone die Rotterdam helpt aan échte schone lucht. Het is volstrekt onaanvaardbaar dat het college door de invoer van de milieuzone 15.000 Rotterdamse burgers botweg toegang tot de stad ontzegt met hun auto terwijl men niet aan kan tonen dat de deze milieuzone de luchtkwaliteit zal verbeteren.

Wij handelen niet alleen uit eigenbelang maar we willen vooral een punt maken tegen het inzetten van een milieuzone als symboolpolitiek want hiervan zijn niet alleen wij het slachtoffer maar ook alle inwoners van Rotterdam en hun kinderen. De milieuzone is aangekondigd als een tijdelijke maatregel. Als blijkt dat de luchtkwaliteit niet significant verbeterd vinden wij dat alle gedupeerde financieel gecompenseerd worden en zo nodig schadeloos worden gesteld door de gemeente Rotterdam.

Wie zijn wij:

Niels van Ham, Sander Jongerius, Sjoerd Sies, Billy Leliveld, Frank Hensen, Marcel Berghout, Francois de Koff, Natascha Koelhoff

Onze website: <http://milieuzonerotterdam.nl/>

Facebook Pagina: [Rotterdamse Klassiekers](#)

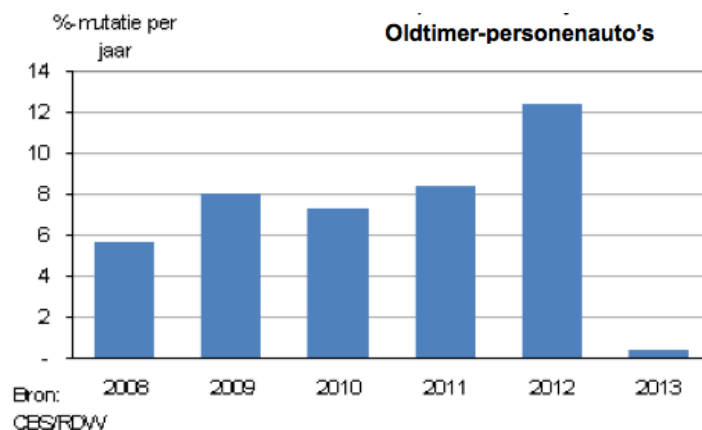
Facebook Pagina: [Oldtimer Meeting Coolsingel](#)

[Fimpje](#) gemaakt door de VVD Rotterdam: De gevolgen van de milieuzone voor een aantal Rotterdammers.

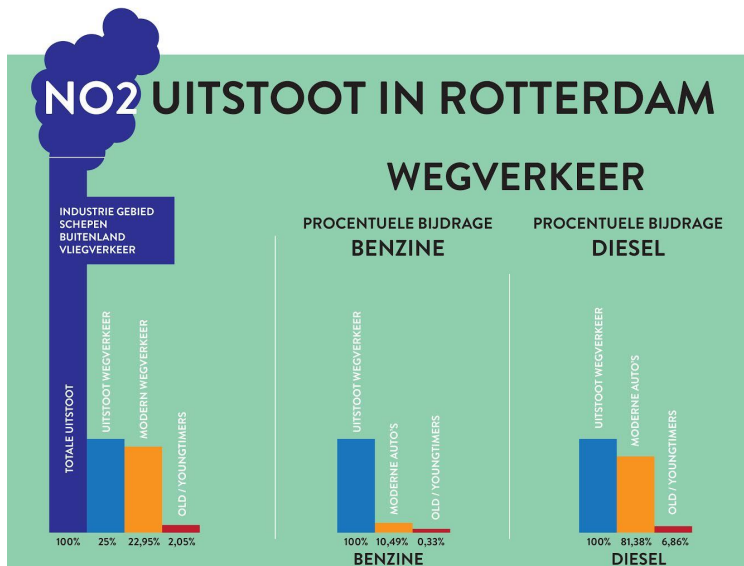
De Rotterdamse Milieuzone: Inleiding

Rotterdam sluit begin 2016 een groot deel van de stad af voor auto's en vrachtwagens met als vermeend doel het verbeteren van de luchtkwaliteit. Rotterdam wil dieselauto's met een DET (datum eerste toelating) van voor 2001 en benzine- en lpg auto's van voor DET juli 1992 de toegang tot de stad ontzeggen. Deze maatregel is aangekondigd als een tijdelijke maatregel om de luchtkwaliteit in de stad sneller te verbeteren dan tot op heden het geval is. Zo'n 15.000 Rotterdammers, hebben onlangs een brief gekregen van de gemeente Rotterdam waarin staat dat hun auto vanaf 1 januari 2016 de stad niet meer in mag.

De afwegingskaders dat aan dit besluit ten grondslag is een wagenparkscan prognose uit 2012 (uitgevoerd door TNO) is rekening gehouden met een **toename** van oldtimers/youngtimers terwijl het CBS en het RDW een duidelijke **afname** van import en toename van export van deze groep autos laat zien. Wij zijn van mening dat in deze prognose niet de nieuwe MRB wet is meegenomen waardoor de Koersnota een vertekend beeld geeft van het rijdend Rotterdams wagenpark. Daarnaast is de vraag of er een doorrekening is gemaakt van de financiële gevolgen voor de gedupeerden. In de zone zitten onder andere een aantal wijken met het gemeentelijk predicaat 'probleemwijk'.

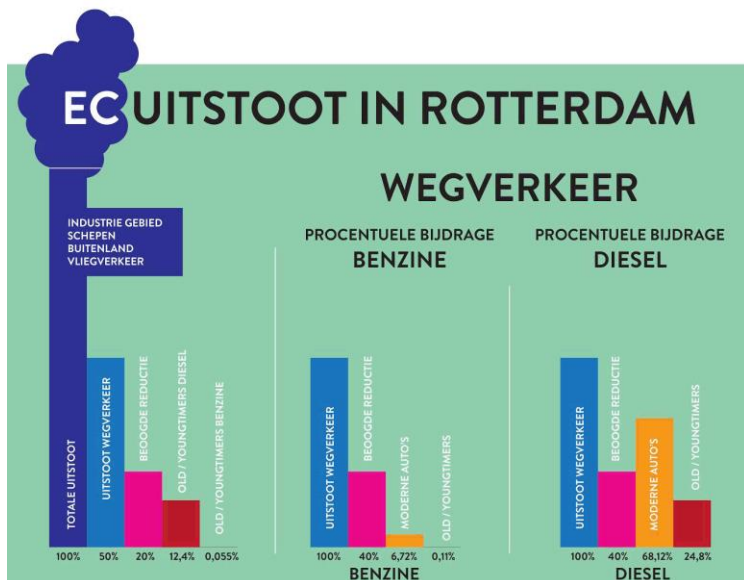


In onderstaande tabellen zijn prognoses te zien voor 2015 gebaseerd op de wagenparkscan van TNO in 2012 uitgevoerd in opdracht van de Gemeente Rotterdam. In de eerste tabel is de totale NO2 (fijnstof) uitstoot uiteengezet waarvan 25% het totale wegverkeer betreft. Hieruit blijkt dat de totale bijdrage van Oldtimers en Youngtimers slechts 2.05% is op de totale No2 uitstoot. Daarnaast een onderverdeling van benzine en diesel waar de cijfers voor zich spreken. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente Rotterdam op basis van deze cijfers juist deze maatregel invoert met de gestelde ambitie, met alle gevolgen van dien. (zie hieronder)



Tabel 1: prognose No2 (fijnstof) uitstoot Rotterdam

In tabel 2 is een uiteenzetting gemaakt voor de EC (Roet) uitstoot. In het roze is de door de gemeente Rotterdam beoogde reductie zichtbaar, in geel de 'moderne' auto's en rood diesel oldtimers. Het dunne zwarte lijntje is de EC bijdrage van de benzine oldtimers. De bijdrage van de geweerde diesel voertuigen (ouder dan 2001) is relatief hoog met als kanttekening dat volgens de TNO prognose een toename van 9% per jaar zou plaatsvinden (dit is in 3 jaar ruim 30%) terwijl de RDW en het CBS een duidelijk afname van dit type voertuigen zichtbaar is. (bijlage 1)



Tabel 2: prognose EC (roet) uitstoot Rotterdam

*op de laatste pagina vind u de bovenstaande tabellen op groter formaat

Getallen

Wij hebben onze grote twijfels bij de effectiviteit van deze maatregel en of deze gaat bijdragen aan schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam. En wij bestrijden bovendien de aanname dat onze oude auto's per saldo vervuilerder zijn dan moderne auto's. (bijlage 2, Elektrische auto's op steenkool)

Volgens de Koersnota van de gemeente Rotterdam wil het Rotterdams college dat in 2018 de roetuitstoot door wegverkeer met **40%** is afgenomen. Om dit te bewerkstelligen moet volgens bijlage 2 van de Koersnota ruim **50%** van al het wegverkeer uit de stad verdwijnen voor 2018. Door de invoer van deze maatregel wordt slechts **5-6%** van het groot Rotterdamse wagenpark de toegang tot de stad ontzegd, slechts **0,9%** van de auto's staat geregistreerd binnen de voorgestelde grenzen van de milieuzone.

(Bron: aantallen voertuigen en percentage volgens bijlage 3 van Koersnota van de gemeente Rotterdam Schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam 2015-2018, Koersnota 29 april 2015.)

De dagelijkse files in en rondom de stad zullen door er door de introductie van de milieuzone niet korter worden, immers kan **94%** van de auto's gewoon nog de stad in. (dit zijn enkel de auto's van de mensen die in de stad wonen, de auto's van mensen buiten de stad zijn niet in die 94% meegerekend.)

Het aantal voertuigen dat binnen de milieuzone van Rotterdam geregistreerd staat en niet voldoet aan de toegangseisen, is als volgt:

- personenauto's (diesel) circa **1.500** voertuigen
 - personenauto's (benzine) circa **400** voertuigen
 - bestelauto's (diesel) circa **1.200** voertuigen
 - bestelauto's (benzine) circa **100** voertuigen
 - vrachtauto's (diesel) circa **25** voertuigen
-
- het betreft circa **1%** van alle in Rotterdam geregistreerde personenauto's;
 - het betreft circa **7%** van alle in Rotterdam geregistreerde bestelauto's;
 - het betreft minder dan **1%** van alle in Rotterdam geregistreerde vrachtauto's.

De gemeente Rotterdam laat in zijn afwegingen en besluitvorming gegevens en de resultaten van milieuzone's in Duitsland volledig links liggen. Voorbeeld: (bron ANWB.nl)

In 2011 werden er binnen de Duitse milieuzones grotere hoeveelheden stikstofoxide en fijn stof in de lucht gemeten dan in de periode 2007-2010. Dat blijkt uit cijfers van het onderzoeksbureau Umweltbundesamt (UBA). Ook de grenswaarden voor uitstoot van fijnstof en stikstofoxide zijn volgens de instantie in 54 procent van de Duitse milieuzones overschreden en in veel gevallen waren de hoeveelheden groter dan in de periode 2007-2010. Het UBA wijt de toename vooral aan de samenstelling van de weerlagen. 'De weerlagen waren de afgelopen tijd vergelijkbaar met een stookpan waar het deksel op zit. Als daaronder veel wordt autogereden en de verwarming aanstaan, komen er veel schadelijke stoffen in de lucht.' De Duitse AvD pleit naar aanleiding van het onderzoek dan ook voor afschaffing van de milieuzones. 'Het is bewezen dat het niet werkt. Het zijn vooral meteorologische invloeden als jaargetijde, wind en zonnestand die zorgen voor variatie in de concentratie fijn stof.' De club krijgt bijval van de Duitse autobranchevereniging ADAC. 'De milieuzones hebben de samenleving een monsterlijke hoeveelheid administratieve rompslomp opgeleverd en vele automobilisten nadeel gebracht. De resultaten liggen dicht bij nul.'

Financiële slachtoffers

Zo'n 15.000 Rotterdammers worden door dit college gedwongen een andere auto te kopen.

Door het invoeren van deze maatregel jaagt het college dus talloze burgers en andere mensen die dagelijks in deze stad komen werken nodeloos op hoge kosten. De maatregel is een regelrechte financiële strop voor veel garagisten, winkeliers/horeca, maar ook voor andere ondernemers die in de binnenstad zijn gevestigd.

Zie bijlage 3 ([Garage van Herman Hamer Metro Rotterdam – incl. filmpje](#)) en bijlage 4 (De Woede van de bestelbusondernemer)

De geïntroduceerde slooppremie van € 1.000 tot € 2.500 is niet voldoende deze auto (of oldtimer) te vervangen voor een modernere, in de ogen van het college 'schonere' auto. De taxatiewaardes van veel van deze auto's ligt vaak vele malen hoger.

Communicatie

De Koersnota door de gemeente Rotterdam is reeds vastgesteld op 29 april 2015, maar het besluit Verkeersmaatregel waarmee de maatregel definitief is geworden is pas op 19 November 2015 gepubliceerd. Hierdoor is er pas vanaf half november begonnen met het informeren van burgers en het uitrollen van het communicatieplan omtrent de invoering van de milieuzone met alle gevolgen en persoonlijk leed van dien (zie bijlage 5, [de Vieze Volvo](#)). In de periode daarvoor is er vooral veel onduidelijkheid geweest omdat niemand precies kon verstellen wat er in het besluit Verkeersmaatregel zou worden vastgelegd. Veel mensen zijn hierdoor plotseling geconfronteerd met hoge kosten omdat ze worden gedwongen om binnen een korte periode een andere auto aan te schaffen.

Daarnaast constateren wij dat de medewerkers van de gemeente Rotterdam niet het kennisniveau hebben om alle vragen inhoudelijk correct te beantwoorden. Ook is de communicatie verwarrend, in veel gevallen tegenstrijdig en onduidelijk voor veel mensen (Zie: [Kentekenscanner Milieuzone zorgt voor verwarring](#))

Helaas leggen de gemeentelijke diensten die deze werkzaamheden moeten uitvoeren de verantwoordelijkheid voor de door het college genomen besluit tot de introductie van deze milieuzone bij de politiek en kunnen ons niet verder helpen met het bestrijden van deze maatregel. De beantwoording van deze vragen blijft dan ook onduidelijk, oppervlakkig en onvolledig. (zie bijlagen 6,6a en 6b) Alles wat er nu nog kan gebeuren is het vinden van oplossingen om het voor een klein deel van de gedupeerden iets draaglijker te maken, een vorm van symptoom bestrijding.

Zie ook: VVD Rotterdam, [communicatie milieuzone](#)

Meting luchtkwaliteit

Volgens Luchtmeetnet.nl komen de hoogste concentraties stikstofdioxide (NO₂) voor tijdens de ochtend- en avondspits. Alleen in deze uren wordt de Europese vastgestelde wettelijke norm van 40 (µg/m³) overschreden. Op dit moment kan niet aangetoond worden dat de nu uitgesloten voertuigen zich op dat tijdstip in de stad bevinden. Onderzoeksresultaten van de wagenparkscan van TNO 2015 worden pas half december 2015 verwacht (meting gedaan medio oktober 2015). Deze onderzoeksresultaten zijn tot op heden niet openbaar gemaakt of beschikbaar gesteld na herhaaldelijk verzoeken.

Verwondering

Het is betreurenswaardig dat wethouder Langenberg als wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en de gemeente Rotterdam niet in staat lijkt met een zinvolle, creatieve en vooral doortastende maatregel te komen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Wij willen een maatregel die duurzaam is, past bij het karakter van Rotterdam en bovendien bijdraagt aan schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam 2015-2018. (zie artikel- [Rotterdamse oldtimerverzamelaars bundelen krachten, halfzachte maatregel voor een stad met ballen](#))

Pex Langenberg schrijft in het voorwoord van de Koersnota dat er is geprobeerd een pakket maatregelen op te stellen waarbij de pijn verdeeld wordt over alle partijen. Wij verwonderen ons erover dat deze maatregel slechts wordt verdeeld over 2,4% van alle inwoners van Rotterdam. Het heeft er dus alle schijn naar dat Wethouder Langenberg en het huidige Rotterdams College zijn doelstellingen tracht te bereiken over de rug van 15.000 Rotterdamse burgers.

Op 22 december 2015 publiceerde het Rotterdams Dagblad [dit artikel](#). De gemeente Rotterdam komt met allerlei voordeelkaarten waarmee bezoekers online spotgoedkoop - soms zelfs voor minder dan 1 euro per uur - een plek kunnen reserveren in een parkeergarage in het centrum van de stad. Dit is tegenstrijdig met de ambitie om het totale wegverkeer met 50% te reduceren (zoals omschreven in de Koersnota).

Meedenken: onze voorstellen

De Rotterdamse infrastructuur is na de oorlog ontwikkeld op basis van transport en auto. De binnenstad is in tegenstelling tot veel andere steden per auto zeer goed bereikbaar en vrijwel alle parkeergarages bevinden zich in het centrum van de stad. Het verminderen van het autoverkeer in een stad die voor de auto is gebouwd zal een hele opgave zijn.

Automobilisten moeten (financieel) worden gestimuleerd hun auto voor een laag tarief in een P+R parkeergarage te parkeren en met het openbaar vervoer naar de stad te gaan in plaats van naar het centrum te rijden en de auto in een parkeergarage te zetten. En zijn legio succesvolle transferia zoals bij voorbeeld de P+R in Den Bosch die door veel mensen worden gebruikt. De gemeente Rotterdam heeft aan de rand van de stad een aantal grote P+R

Parkeergarages langs de ring gerealiseerd. Een aantal jaar geleden is er een hele grote P+R gerealiseerd op Rotterdam Zuid die door niemand wordt gebruikt. [Artikel](#)

Een autovrije of autoluwe zone in de Rotterdamse binnenstad zal een enorme verbetering van de kwaliteit van de buitenruimte en plaatselijke luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Door het reduceren van het autoverkeer en daarmee meer ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers is er in drukke winkelstraten is een enorme kwaliteitsslag te realiseren waar niet alleen de luchtkwaliteit beter van zal worden.

Feiten

1)

Het weren van benzine voertuigen zal marginaal bijdragen aan de doelstelling uit de Koersnota van de gemeente Rotterdam. (Volgens TNO Prognose Wagenparkscaan 2012, hiernaar wordt verwezen in de Koersnota Schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam 2015-2018)

Totaal benzineverkeer	0,11%	van totale EC door wegverkeer
Totaal benzineverkeer	1,32%	van totale NO ₂ door wegverkeer

Het diesilverkeer heeft volgens de hierboven benoemde TNO prognose wel degelijk invloed. Hierbij blijft echter de vraag of rekening is gehouden met de MRB regeerakkoord uit 2012.

Totaal diesilverkeer	24,8%	van totale EC door wegverkeer
Totaal diesilverkeer	6,86%	van totale NO ₂ door wegverkeer

2)

Om het beoogde doel van 40% EC reductie door het wegverkeer te behalen (zie pagina 2 van deze brief) moet 50% van het wegverkeer worden gereduceert. Het onlangs genomen besluit om parkeer tarieven in parkeergarages te verlagen staat haaks op deze doelstelling. ([zie artikel](#))

3)

In de Koersnota is het substitutie effect niet meegenomen, alle Rotterdammers die hun auto verkopen zullen ongetwijfeld een andere auto kopen. Gezien de hoogte van de sloopregeling zal deze auto in een lagere Euro klasse vallen. Daarnaast zullen de echter liefhebbers die getroffen worden hun auto inruilen voor een oudere (40+) auto die wel de stad in mag.

4)

Uit onderzoek in Duitsland en Utrecht is gebleken dat het invoeren van milieuzones weinig effect heeft op de luchtkwaliteit.

5)

De milieuzone is aangekondigd als een tijdelijke maatregel.

6)

Veel oldtimers en youtimers worden niet dagelijks gebruikt, het bewijs hiervoor is de specifieke oldtimer verzekering met daarin een clausule dat deze auto's gemiddeld 7.500 km per jaar mogen rijden.

7)

De maatregel is disproportioneel. Oldtimers rijden verwaarloosbaar weinig. De kilometers gemaakt door oldtimers, maken slechts 1% uit van het totaal aantal kilometers per jaar gereden door personenauto's.

8)

De maatregel is funest voor het ontstaan en behoud van het cultureel rijdend erfgoed. De Maatregel is tegenstrijdig met de recent aangenomen moties. Deze Maatregel betekent een ontmanteling van de oldtimergemeenschap en –branche in de regio Rotterdam. Het koesteren van een oldtimer en het hobbymatig gebruik ervan worden door het invoeren van de milieuzone onmogelijk gemaakt.

9)

De hoogste concentraties stikstofdioxide (NO₂) komen voor tijdens de ochtend- en avondspits. De ochtend en avondspit bestaat veelal uit woon- werkverkeer. Oldtimers en youtimers worden in de regel niet gebruikt als vervoermiddel voor woon- werkverkeer. (ook hierbij wachten wij nog steeds op de wagenparkscan van oktober 2015)

Samenvattend

Een milieuzone kan en zal alleen succesvol zijn als er draagkracht onder de Rotterdammers wordt gecreëerd en het de gelegenheid biedt om ook tot iets goeds te worden. Wij zijn van mening dat een gemeente moet inspireren, stimuleren, informeren en motiveren in plaats van reguleren en verbieden. Wij hebben onze medewerking reeds aangeboden en zijn bereid te investeren in onze auto's en nog vaker op de fiets de stad in te gaan. (Zie bijlage 7, Brief aan de heer Langenberg en voorstanders van echte schone lucht in Rotterdam)

Het college heeft de Rotterdamse burgers opgezadeld met een maatregel die een zeer beperkte verbetering van de luchtkwaliteit zal opleveren en nodeloos veel mensen buitenproportioneel financieel benadeelt. (zie bijlage 8, de Volkswagen Golf van een Rotterdamse) Bovendien betekent dit voor veel Rotterdammers dat hun leefstijl en hierdoor zal worden aangetast en ze worden beperkt in hun keuzevrijheid. (bijlage 9, Kampeerauto x Milieuzone)

De milieuzone is aangekondigd als een tijdelijke maatregel. Als blijkt dat de luchtkwaliteit niet significant verbeterd hebben wij gesteld dat alle gedupeerde financieel gecompenseerd worden en zo nodig schadeloos worden gesteld door de gemeente Rotterdam.

namens Rotterdamse Klassiekers en Oldtimer Meeting Coolsingel

Niels van Ham (contact persoon)

niels@milieuzonerotterdam.nl

Secretariestraat 15
3052 XK Rotterdam
06 22246994

Sander Jongerius (contact persoon)

sander@milieuzonerotterdam.nl

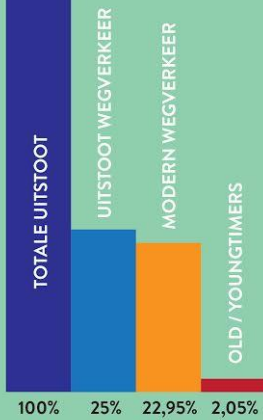
Opzoomerstraat 20a1
3023SG Rotterdam
06 48716127

Sjoerd Sies
Billy Leliveld
Frank Hensen
Marcel Berghout
Francois de Koff
Natascha Koelhoff

NO₂ UITSTOOT IN ROTTERDAM

WEGVERKEER

INDUSTRIE GEBIED
 SCHEPEN
 BUITENLAND
 Vliegverkeer

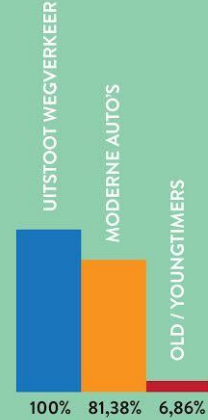


PROCENTUELE BIJDRAGE
BENZINE



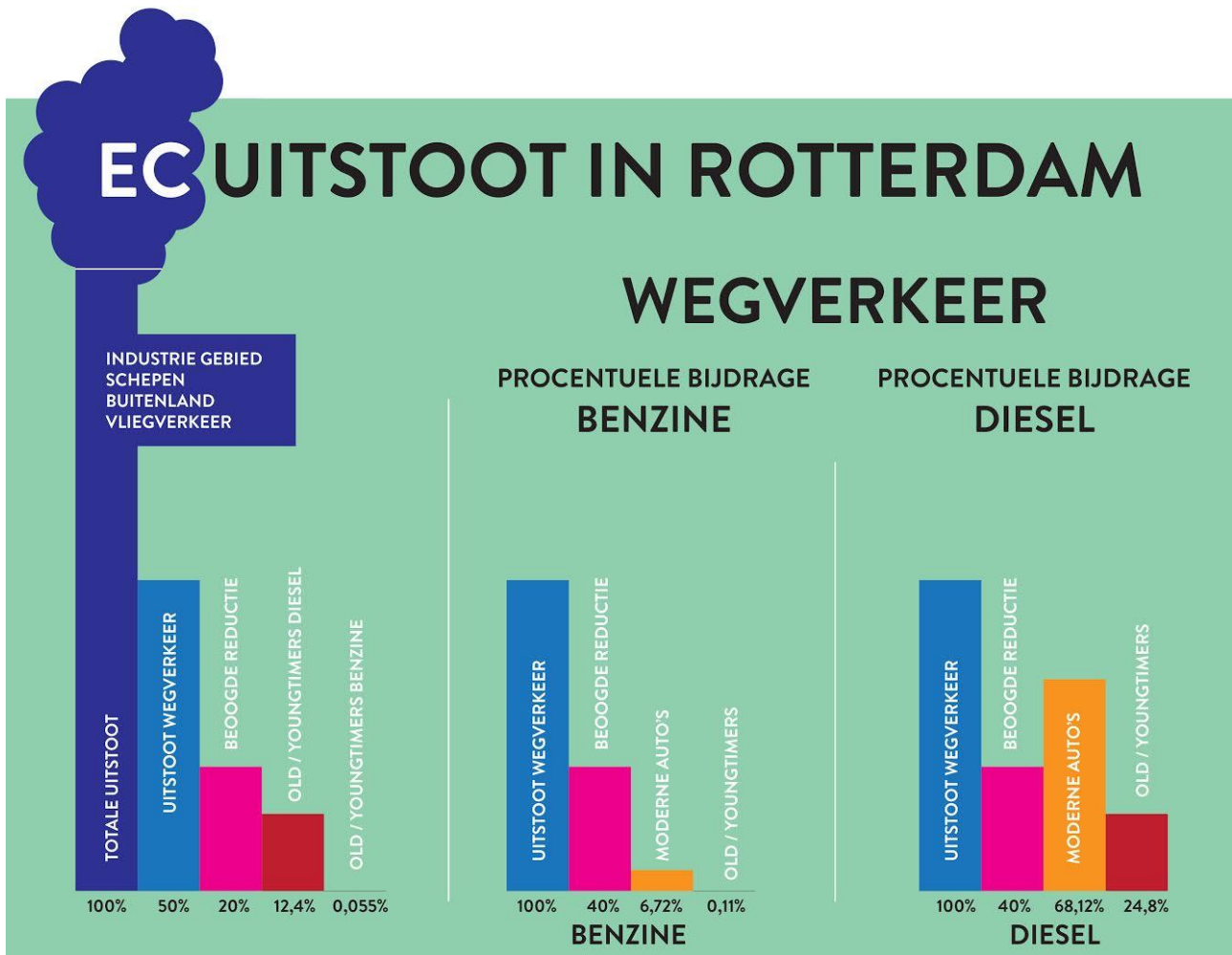
BENZINE

PROCENTUELE BIJDRAGE
DIESEL



DIESEL

Tabel 1: prognose No₂ (fijnstof) uitstoot Rotterdam



Tabel 2: prognose EC (roet) uitstoot Rotterdam