



Rotterdam 8 maart 2015

betreft bezwaarprocedure Rotterdamse Milieuzone

Geachte Commissie,

Op 29 februari 2016 heeft de afdeling Bestuurs- en Concernondersteuning van de Gemeente Rotterdam alle bezwaarmakers tegen de Rotterdams Milieuzone een brief gestuurd. De inhoud van deze brief heeft betrekking op de hoorzitting die 8 maart 2016 wordt gehouden over de invoering van de Rotterdamse Milieuzone. Wij gaan er vanuit dat ook u dit verweer inclusief bijlagen heeft ontvangen. Als bijlage van de brief was het verweer van de gemeente Rotterdam toegevoegd op de bezwaren die door verschillende burgers zijn ingediend.

Wij willen u er op attent maken dat in dit verweer verouderde data is gebruikt waardoor wij concluderen dat het verweer van de gemeente op de ingediende bezwaren onjuist en onvolledig is. Wij maken daaruit op dat ook u als onafhankelijke Commissie foutief bent geïnformeerd.

### Redenatie

Het grootste verwijt dat Stichting Rotterdamse Klassiekers (in oprichting) de gemeente maakt is dat er in het verweer uit is gegaan van een verouderde wagenparkscan. Deze scan uit 2012 met een prognose naar 2015 gaat uit van totaal andere cijfers dan de wagenparkscan die in oktober 2015 door TNO in opdracht van de Gemeente Rotterdam heeft plaats gevonden. Deze wagenparkscan is op 22 december 2015 verschenen, ruim voordat het merendeel van de bezwaarschriften naar de gemeente Rotterdam zijn verzonden (Sluitdatum 31 december 2015). Zoals u begrijpt is het van het allergrootste belang dat de juiste cijfers in de besluitvorming worden meegenomen wegens de grote discrepantie in de prognose en de daadwerkelijke wagenparkscan.

Voorbeeld:

Prognose 2012	
Benzine personen en bestel	0.61 %
Diesel personen en bestel	2.95 %
Wagenparkscan 2015	
Benzine personen en bestel	0.14 %
Diesel personen en bestel	1.7 %



Dit lijkt een marginaal verschil maar betekent in werkelijkheid dat benzine voertuigen met 77,05% zijn overschat en diesel voertuigen met 57,6% in de prognose van 2012. Dit heeft grote gevolgen voor de daadwerkelijke uitstoot reductie die geclaimd wordt zoals te lezen in verweer punt 10. Dit kan daardoor nooit de hoeveelheid zijn die er geclaimd wordt door de gemeente.

Deze gegevens kunnen niet uit de bezwaar procedure zijn uitgesloten omdat deze gegevens te laat bij de gemeente zijn binnengekomen. De rapportage over LPG installaties (TNO) van 29 februari is wel meegenomen in het verweer.

De wagenparkscan 2015 is gepubliceerd op de gemeentelijke website:  
[www.gezonderelucht.nl](http://www.gezonderelucht.nl)

### Verweer 10

In het verweer bij punt 10 van gemeente Rotterdam wordt gesproken van een daling van de EC-concentratie van 24,7%. Voor NO<sub>2</sub> is deze daling 7,74%. Deze dalingen zijn ten eerste gebaseerd op oude gegevens (2012 met prognose naar 2015) en ten tweede zijn deze gegevens alleen gebaseerd op het wegverkeer terwijl het wegverkeer 50% bijdraagt aan de totale EC uitstoot en 25% op de totale NO<sub>2</sub> uitstoot. Het lijkt er volgens de Stichting op dat de Gemeente Rotterdam de daadwerkelijk cijfers niet correct interpreteert of achter houdt.

Uit berekeningen gebaseerd op de wagenparkscan uit 2015 (door TNO uitgevoerd) vinden de volgende reducties plaats:

Reductie wegverkeer:	NO <sub>2</sub>	EC
Benzine	0,33 %	0,025%
Diesel	4,99 %	13,69%
Reductie op totale Rotterdams uitstoot	NO <sub>2</sub>	EC
Benzine	0,08%	0,012%
Diesel	1,25%	6,85%

Hier is duidelijk te zien wat het effect is van het gebruiken van verouderde gegevens in plaats van de werkelijke gegevens uit 2015. Het is kwalijk dat de huidige gegevens niet in het verweer zijn meegenomen en dat de commissie haar advies op verouderde gegevens moet baseren.

Het volgende zeer discutabele punt is de geclaimde aanleiding van de milieuzone waar de gemeente Rotterdam de volgende aanleiding voor heeft:

Quote: *“Rotterdam voldoet nog niet overal aan de luchtkwaliteitsnormen in (Europese) regelgeving”*.



In het rapport “Monitoringsrapportage NSL Rijnmond 2014” gemaakt in opdracht van gemeente Rotterdam staat zeer nadrukkelijk beschreven op pagina 7 en 8 dat de normoverschrijdingen voor PM10 niet meer plaats vinden en dat er vrijwel geen knelpunten aanwezig zijn. Voor NO2 zijn er wel een aantal bijna-knelpunten geregistreerd maar hierbij wordt duidelijk vermeld dat deze overschrijdingen voortkomen uit achtergrondconcentratie. (gebouwen, scheepvaart, CV ketels) Deze gegevens zijn afkomstig uit 2013 waar ook duidelijk wordt gesteld dat met het huidige beleid de afnemende trend voort zal zetten. Dit is duidelijk weergegeven in de tabellen die in bijlage 5 van bovengenoemde rapportage te vinden zijn. PM10 en NO2 zijn de pijlers volgens de koersnota 2015.

Ook nemen wij het de gemeente Rotterdam kwalijk dat er suggestieve uitspraken in hun verweer hebben geplaatst. In het voorbeeld wordt aangetoond dat *“EC wordt voor meer dan 90% uitstoten door (oudere) dieselauto’s”*. Dit leest dat oudere dieselauto’s de oorzaak zijn maar betekend eigenlijk dat dit wordt gedaan door het gehele dieselauto wagenpark.

#### **Registratie van auto’s of deelname**

Het is feitelijk onjuist om uit te gaan van het aantal geregistreerde auto’s. Het gaat om deelname aan het wegverkeer. Een benzine auto van 34 jaar die mee doet aan de overgangsregeling moet van december tot en met februari gestald worden. Tijdens deze drie maanden zal deze niet mee doen aan het wegverkeer en als gevolg niets uitstoten. Dit is in lijn met het regeerakkoord tussen VVD en PvdA uit 2012 en het belastingplan 2014 waar naar verwezen wordt in het verweer van gemeente Rotterdam. Daarnaast hebben veel van deze auto’s een oldtimer verzekering waar maximaal 7500 kilometer per jaar mee gereden mag worden. Hieruit kan tevens worden geconcludeerd dat dit in het overgrote deel van de gevallen liefhebbers auto’s betreft met een beperkte verkeersdeelname.

#### **Economische winst**

Er wordt geclaimd dat de gemeente haar eigen beleid kan bepalen met maatregelen die zij neemt met betrekking tot schonere lucht. De gemeente claimt dat het hier daadwerkelijk gaat om de gezondheid van de Rotterdamse burgers. Echter staat er in de koersnota dat wanneer er niets gedaan wordt aan de NO2 overschrijding er een bouwstop moet plaats vinden. Dit zijn louter economische redenen en geen redenen voor schonere lucht voor de Rotterdamse burger en hiermee veranderd dus de doelstelling tot het instellen van deze zogenoemde maatregel. Wat ons als Rotterdammers dan ook nog meer steekt is dat de doelstelling van gemeente Rotterdam met betrekking tot cruise schepen is gewijzigd. Een direct besluit waar de gemeente invloed op heeft, de doelstelling is om ruim 15 meer cruise schepen aan te laten meren in 2016. Goed voor de Rotterdamse economie maar zeer slecht voor de geclaimde gezondere lucht.



### **Gelijke gevallen worden gelijk behandeld**

Bij punt 9 van het verweer wordt gesproken over “gelijke gevallen worden gelijk behandeld”. In het huidige beleid van gemeente Rotterdam is dat zeker niet het geval. Hoe kan het anders zijn dat bijvoorbeeld een bepaalde Citroën 2CV (Eend) er wel in mag en een Citroën 2CV uit een ander jaar niet. Deze auto's zijn exact gelijk aan elkaar en bevatten dezelfde motor. Hier is dus zeker sprake van leeftijds-discriminatie en willekeur.

### **Conclusie**

De bezwaarmakers hebben geen antwoorden gekregen op de ingediende bezwaarschriften van gemeente Rotterdam en voelen ons niet gehoord. Verder constateren wij dat de Rotterdamse Gemeenteraad én u als onafhankelijke bezwaar commissie foutief bent voorgelicht. Wij verzoeken u dit terug te koppellen aan gemeente Rotterdam en het verweer van gemeente Rotterdam als niet ontvankelijk te verklaren en te adviseren tegen de invoer van de Milieuzone.

Met vriendelijk groet,  
Namens Stichting Rotterdamse klassiekers,

Niels van Ham,

Sjoerd Sies,

Marcel Berghout,

Frank Hensen,

Eric Schippers,

Sander Jongerius

Medegetekende door:

