

2017Z14444

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).

Vraag 1

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

Vraag 2

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)?

Vraag 3

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?

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?

¹ 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 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?

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?

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 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?