



Aan Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Milieu

cie.im@tweedekamer.nl

Bunnik, 7 oktober 2014

betreft: ontwerpbesluit houdende wijziging van het RVV1990 in verband met het uitbreiden van de mogelijkheid van milieuzones en enkele technische aanpassingen (KST199793)

Geacht Kamerlid,

Op 9 oktober bespreekt u bovengenoemd onderwerp in een Algemeen Overleg. Bij deze wil de FEHAC (Federatie voor Historische Automobiel- en Motorfietsclubs), de belangenorganisatie van rond de 70.000 oldtimerliefhebbers, graag enkele punten onder uw aandacht brengen.

Het invoeren van een bord (onder punt L. van het ontwerpbesluit) waardoor het invoeren van milieuzones voor personenauto's wordt mogelijk gemaakt is in de ogen van de FEHAC onjuist en ongewenst. Ons bezwaar bestaat uit drie onderdelen:

- voorafgaande consultatie van belangengroeperingen heeft niet plaatsgevonden;
- het huidige voorstel zal leiden tot en wildgroei aan milieuzones. Burgers weten straks niet meer waar ze wel of niet mogen rijden;
- oldtimerbezitters worden ten onrechte geraakt door de invoering van milieuzones;

Niemand is tegen schone lucht. Ook de FEHAC niet. Een op een juiste wijze ingevoerde milieuzone kan lokaal tot een verbetering van de luchtkwaliteit leiden. Maar pas op. Diverse studies in Duitsland hebben uitgemaakt dat geen wonderen verwacht moeten worden. De invoering van uitsluitend een milieuzone heeft geen significante invloed op de luchtkwaliteit. De FEHAC is daarom een groot voorstander van milieuzones die deel uitmaken van een groter pakket van maatregelen. Wij pleiten dan ook voor een gecoördineerde aanpak in samenspraak met de relevante belangengroeperingen.

Mobiliteitshuis

Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

T (030) 659 53 70
F (030) 657 07 50

secretariaat@fehac.nl
www.fehac.nl

KvK 40506048
NL 72 ABNA 0550 232 443
NL 92 INGB 000 3712 300

Noodzaak van landelijke uitzonderingsregeling voor oldtimers

Eigenaren van oldtimers maken sporadisch gebruik van hun voertuig (gemiddeld rond de 1750 km per jaar). En meestal voor ritjes in landelijk gebied. Het behoeft geen betoog dat sporadisch gebruik geen noemenswaardige invloed heeft op de luchtkwaliteit in stedelijk gebied.

De invoering van een milieuzone dient om de luchtkwaliteit te verbeteren, en mag niet het bezit van oldtimers in stedelijk gebied onmogelijk te maken. Oldtimers zijn ons mobiele erfgoed en daar moeten we zuinig op zijn. Wat moeten de eigenaren van een oldtimer in een milieuzone met hun voertuig en liefhebberij doen? Voertuigen waarin vaak “ziel en zaligheid” is gestoken en soms al tientallen jaren in bezit zijn.

Om ons mobiele erfgoed heen wordt het hele jaar door tal van evenement georganiseerd. Te denken valt aan bevrijdingstochten met voertuigen uit WO II of een parade om braderieën en feesten op te luisteren. Pas getrouwde stellen laten zich bijvoorbeeld ook graag in een oldtimer vervoeren.

Duitsland heeft enkele jaren gelden al milieuzones ingevoerd en op dit gebied al veel ervaring opgedaan. Op basis van de hiervoor genoemde argumenten heeft de Duitse overheid een expliciete uitzondering voor oldtimers gemaakt. Duitse milieuzones zijn niet op oldtimers van toepassing, noch van bewoners noch die van bezoekers. Ook in andere EU-landen met milieuzonering (met name voor vrachtwagens) bestaan uitzonderingsregelingen voor oldtimers.

Inmiddels is ook de Europese Commissie zich bewust geworden van de noodzaak van een harmonisering wat betreft noodzakelijke (soms onvermijdelijke) uitzonderingen. Zo worden in haar “Feasibility Study: European City Pass for Low Emission Zones” (2013) o.a. oldtimers genoemd als één van de groepen waarvoor uitzonderingen gerechtvaardigd zijn.

Voor de centrale overheid is een coördinerende rol weggelegd

Niemand wil een woud aan verschillende milieuzones creëren. De ene gemeente doet het zo en de aangrenzende gemeente vijf kilometer verderop doet het weer anders. De burger zal niet meer weten waar hij aan toe is. Ook zullen er tal van nieuwe onderborden ontstaan. De milieuzone van Utrecht geldt bijvoorbeeld niet personenauto's die op benzine rijden. De gemeente Utrecht zal met onderborden moeten gaan werken om voor deze en andere categorieën een uitzondering te maken. Het huidige voorstel voldoen nu al niet meer aan de actuele behoefte.

Centrale coördinatie voor de invoering van milieuzones met belangengroeperingen zoals de Vereniging Nederlandse Gemeenten en/of de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag) is broodnodig. Coördinatie heeft tot op heden niet, althans volstrekt onvoldoende plaatsgevonden. Zonder coördinatie is een woud aan verschillende milieuzones onafwendbaar. FEHAC is bereid om in dit kader haar steentje bij te dragen en ontplooit daartoe al verschillende inactieven.

Wij zetten onze kennis en knowhow die we in de loop der jaren met onze Europese partners hebben opgebouwd graag in voor milieuzones die daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Verdere opmerkingen over de regeling zelf:

Op basis van de deskundigheid die de FEHAC in de bijna 40 jaar van zijn bestaan heeft opgebouwd, onder andere op gebied van voertuigemissies en verkeerswetgeving, maken wij nog de volgende opmerkingen over de regeling zelf:

1) De criteria om toegelaten te worden in de Milieuzone zijn te streng: alle personenwagens met Datum Eerste Toelating (DET) vóór 1 januari 1992 worden geweigerd. Dit suggereert dat alle personenwagens van voor deze datum sterk vervuilend zijn. Dit is onjuist. De al in 1899 geconstrueerde hybride (!) Lohner-Porsche is net zo schoon als een nieuwe Opel Ampera! Het voorgestelde bord houdt geen rekening met het soort aandrijving van een voertuig.

2) Een ander probleem met het criterium van DET is dat het suggereert dat het voertuig minimaal aan de emissienorm EURO 1 voldoet (omdat 1 januari 1992 de datum is waarop EURO 1 verplicht is gesteld voor nieuwe type voertuigen). Het was echter nog toegestaan om tot 1 januari 1993 oude type auto's te produceren en op kenteken te zetten. Hierdoor ontstaat een vreemd fenomeen. Voertuigen van een milieubewuste fabrikant, die al voor 1 januari 1992 aan EURO 1 voldeden, worden nu geweerd terwijl de "vervuilers" uit restvoorraden wel toegestaan zijn en blijven.

3) Onderzoek toont aan dat de uitstoot van oldtimers veel minder vervuilend is dan vaak verondersteld wordt. Deze emissie is anders van samenstelling dan van moderne auto's. Dit geldt zowel voor NOx als voor fijnstof. Hierdoor zijn maatregelen tegen deze emissiecomponenten vaak niet nodig voor oldtimers, omdat deze componenten relatief minder aanwezig zijn. De CO component, die wel meer in de uitlaatgassen van oldtimers aanwezig is, is echter geen reden meer om de milieuzone in te voeren.

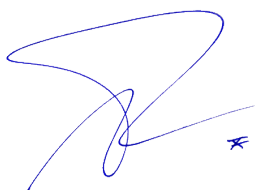
4) Wij hebben twijfel over de handhaafbaarheid van milieuzones. Kunnen eigenaren van binnenlandse en buitenlandse voertuigen gelijk behandeld worden, en zo niet: is dat dan houdbaar naar Europees recht?

Conclusie

FEHAC vraagt u om eerst te bezien of de voorgestelde weg, regeling van een principiële kwestie door middel van een verkeersbord, de aangewezen weg is. Zo u de gekozen weg steunt dringt FEHAC er bij u op aan om een landelijke uitzonderingsregeling te bepleiten voor oldtimers die particulieren of bedrijven in bezit hebben niet om dagelijks te gebruiken, maar uit oogpunt van behoud van mobiel erfgoed.

Wij wensen u een goed overleg.

Met vriendelijke groet,



Bert Pronk
Public Affairs

De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van historische voertuigen. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt bijna 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten zijn in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Zo zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie historische voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar ruim 35-jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot dé gesprekspartner van de overheid op het gebied van regelgeving voor klassiekers.

De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.