

Vergaderjaar 2018–2019

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 291**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 18 juni 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 12 april 2019 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Kamerstuk 31 305, nr. 288).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 mei 2019 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 14 juni 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Staatssecretaris

### VVD

*1. De leden van de VVD-fractie lezen in de nota van toelichting dat door invoering van een milieuzone een gemeente de leefbaarheid en de luchtkwaliteit kan verbeteren. Deze leden vragen zich af waarop deze uitspraak is gebaseerd. Waaruit blijkt dat milieuzones de gezondheid van mensen verbeteren? En in welke mate? Is daar wetenschappelijk bewijs van? Lucht houdt zich niet aan gemeentegrenzen en is ook afkomstig van andere bronnen dan wegverkeer. Kan de Staatssecretaris aangeven uit welke bronnen luchtverontreiniging afkomstig kan zijn en welk aandeel wegverkeer gemiddeld hierin heeft?*

De Gezondheidsraad geeft in zijn advies «Gezondheidswinst door schonere lucht» (Kamerstuk 30 175, nr. 292) aan dat luchtverontreiniging leidt tot een gemiddeld verlies van bijna een levensjaar per persoon in de algemene populatie. De Gezondheidsindicator, waarover ik uw Kamer op korte termijn samen met het Schone Lucht Akkoord informeer, zal hier specifieker op ingaan. Naast levensduurverkorting zijn ook andere effecten waargenomen zoals verergering van bestaande aandoeningen aan hart- en vaatstelsel, luchtwegen en longen (bron RIVM).

Luchtverontreiniging is afkomstig van verschillende bronnen: wegverkeer, landbouw, consumenten en houtstook, industrie, mobiele werktuigen, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart, het buitenland en natuurlijke bronnen. Uit de nationale emissieregistratie blijkt dat in 2016 55% van de NO<sub>x</sub>-emissie en 26% van de emissie van fijn stof in Nederland afkomstig was van het verkeer.

Gemeenten die een milieuzone invoeren geven bij onderbouwing van het verkeersbesluit het verwachte lokale effect op verbetering van de luchtkwaliteit aan. Tegen een verkeersbesluit kan bezwaar gemaakt en beroep aangetekend worden. De bijdrage van verkeer aan de lokale NO<sub>2</sub>- en fijn stofconcentratie is afhankelijk van verkeersdrukke en samenstelling van het verkeer. De mate waarin een milieuzone bijdraagt aan verbetering van de gezondheid, is afhankelijk van de lokale invulling van de milieuzone. Zie voor het effect van reeds bestaande zones het antwoord op vraag 6.

*2. Tevens vragen deze leden waarom is gekozen voor een harmonisering in plaats van een uniformering van de milieuzones? Waarom blijven er meerdere varianten mogelijk voor Nederlandse steden? Blijft er nu geen verwarring ontstaan bij de verschillende milieuzones?*

De harmonisatie van milieuzones is afgesproken in het regeerakkoord en heeft tot doel om tot één systeem met eenduidige categorieën voertuigen en bebording voor milieuzones te komen. Hierbinnen wordt, in lijn met het decentralisatie principe en de autonome bevoegdheid, aan een gemeente ruimte gelaten om vanuit het oogpunt van effectiviteit en proportionaliteit voor personen- en bestelauto's te kiezen uit twee opties. Dit zijn de gele milieuzone, waarin dieselveertuigen vanaf emissieklasse 3 zijn toegelaten, of de groene milieuzone waarin dieselveertuigen vanaf emissieklasse 4 zijn toegelaten. Voor vrachtauto's is vanaf 2022 maar één optie, namelijk een zone waarin vrachtauto's uit de emissieklasse 6 zijn toegestaan. Vanaf 2025 komt daar de optie nul-emissie bij.

*3. Deze leden vragen zich af wat de verwachting is dat gemeenten doen: kiezen zij meteen de strengste variant of denkt de Staatssecretaris dat gemeenten, die een milieuzone instellen, dan alleen de minder strenge variant kiezen?*

Gemeenten kunnen pas een formeel besluit nemen nadat het aangepaste Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in werking is getreden.

Uitgaande van de coalitieakkoorden in de gemeenten Arnhem, Amsterdam en Utrecht is het mijn verwachting dat deze gemeenten kiezen voor de groene (emissieklasse 4) milieuzone. Het is mij bekend dat er nog enkele andere gemeenten zijn die het instellen van een milieuzone voor personen- en bestelauto's overwegen. Of zij in dat geval kiezen voor de gele of groene zone is mij niet bekend.

*4. De leden van de VVD-fractie willen weten wat de Staatssecretaris doet om gemeenten erop te wijzen dat ook andere, minder ingrijpende manieren zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren zonder een milieuzone in te stellen.*

Gemeenten wegen bij het nemen van een verkeersbesluit ter invoering van een milieuzone dit instrument af tegen andere maatregelen die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Om een milieuzone in te voeren dient een gemeente een verkeersbesluit te nemen, waartegen bezwaar gemaakt en beroep aangetekend kan worden. Daarnaast brengt invoering van een milieuzone kosten met zich mee voor onder andere het plaatsen van borden, communicatie richting inwoners en handhaving. De gemeenten die een dergelijke zone invoeren, gaan daarom niet over één nacht ijs. Ik vertrouw erop dat gemeenten een weloverwogen besluit nemen.

*5. Welke opties zijn denkbaar om de luchtkwaliteit te verbeteren zonder naar het middel milieuzone te grijpen? Hoe wordt voorkomen dat het instellen van een milieuzone leidt tot een symbool, aangezien de effecten amper te meten zijn?*

Naast het instellen van een milieuzone zijn er andere opties om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het volledig autoluw maken van (binnen)steden en het stimuleren van fietsen, wandelen en (schoon) OV, het stellen van verdergaande emissie-eisen aan de industrie, door het verminderen van de emissies van houtstook door consumenten en bedrijven, het verminderen van landbouwemissies etc. De afweging welke middelen worden ingezet is en blijft aan de gemeente. In het Schone Lucht Akkoord zie ik samen met decentrale overheden welke maatregelen er over de hele breedte genomen kunnen worden ter verbetering van de luchtkwaliteit. De effectiviteit van de milieuzone wordt onderbouwd door de gemeente, zie ook het antwoord op vraag 1.

*6. Wat kunt u zeggen over effecten van de reeds bestaande milieuzones? In hoeverre en in welke mate hebben zij bijgedragen aan een verbetering van de kwaliteit van leven en de levensverwachting? Is hier enig bewijs voor te vinden? Zo ja, waar kunnen deze leden dat lezen?*

Het is en blijft aan de gemeente om de effecten van de milieuzone inzichtelijk te maken en de proportionaliteit te onderbouwen. Het is in ultimo aan de rechter om een oordeel over het verkeersbesluit te vellen, als daartegen beroep wordt aangetekend. Voorafgaande aan de invoering van de zone zal de gemeente doorgaans de potentiële effecten laten berekenen. Na invoering kan een gemeente met rekenen en meten de daadwerkelijke effecten in kaart brengen. Er zijn diverse voorbeelden van dergelijke onderzoeken vanuit de bestaande voorbeelden van milieuzones

in verschillende steden. Een voorbeeld hiervan is de evaluatie van de invoering van de milieuzone voor personen- en bestelverkeer in de gemeente Utrecht<sup>1</sup>, waarover mijn voorganger uw Kamer per brief van 14 juni 2016 heeft geïnformeerd<sup>2</sup>. Daaruit blijkt dat de milieuzone bijdraagt aan verlaging van emissies.

Gemeenten motiveren de invoering van een milieuzone vanuit luchtkwaliteit, leefbaarheid en gezondheid. Bij gezondheid wordt onder andere gerefereerd aan het ontstaan en verergeren van luchtweg- en longaandoeningen en vroegtijdige sterfte. Verschillende publicaties van het RIVM gaan in op de effecten van de luchtkwaliteit op de gezondheid en zijn terug te vinden op [www.rivm.nl](http://www.rivm.nl), zie ook het antwoord op vraag 1.

*7. De leden van de VVD-fractie vragen of gemeente bij instelling van een milieuzone duidelijk moet motiveren waarom voor dit middel gekozen wordt en waarom minder ingrijpende methoden niet afdoende zouden zijn om het gewenste resultaat te behalen.*

Bij het nemen van een verkeersbesluit ter invoering van een milieuzone onderbouwt de gemeente de effectiviteit en proportionaliteit van de milieuzone en betreft daarbij de gevolgen voor de inwoners en weggebruikers. Gemeenten kunnen, binnen de randvoorwaarden van het geharmoniseerde beleidskader voor milieuzones, zelf de afweging maken of instellen van een milieuzone effectief en doelmatig is uit oogpunt van het beschermen van de volksgezondheid of dat eenzelfde effect beter bereikt kan worden met andere maatregelen.

*8. De leden van de VVD-fractie lezen dat het invoeren van milieuzones leidt tot minder diesels op de weg in de stad. Hoe groot is het areaal dat getroffen wordt en is het niet zo dat vanwege leeftijd sowieso oudere dieselvoertuigen de stad zouden verlaten in verband met afschrijving, export of het bereiken van het einde van hun levensduur? In hoeverre draagt een milieuzone bij aan het versnellen hiervan? Welke kapitaalvernietiging vindt plaats door rijdende auto's af te schrijven of door waardevermindering? Wie draagt deze kosten en voor welk deel?*

Momenteel staan ruim 175.000 dieselpersonenauto's en ruim 200.000 dieselbestelauto's geregistreerd in Nederland die een emissieklasse van 3 of lager krijgen. Jaarlijks wordt ongeveer 5% geëxporteerd of afgedankt volgens de jaarmonitor wegverkeer 2019 van het CBS. Uit de evaluaties van verschillende steden die een milieuzone hebben ingevoerd, blijkt dat een milieuzone dit proces van vervanging lokaal versnelt. Een oude dieselauto die geweerd wordt uit een milieuzone kan overigens daarbuiten gewoon gebruikt blijven worden. Daardoor is geen sprake van kapitaalvernietiging. In steden als Utrecht en Rotterdam zijn eigenaren van voertuigen die geen toegang tot de milieuzone kregen bij de invoering tegemoetgekomen door een inruil- of sloopregeling te bieden. Ik vertrouw erop dat gemeenten ook in de toekomst zorgvuldig omgaan met belangen van hun inwoners.

---

<sup>1</sup> TNO 2016 R10230, Effectmeting milieuzone personen- en bestelverkeer in Utrecht, 25 maart 2016

<sup>2</sup> Kamerstukstuk 30 175, nr. 240

*9. De leden van de VVD-fractie zijn optimistisch bij het lezen van de keuze voor de ontheffingen voor kampeervoertuigen, gehandicaptenvoertuigen, klassieke voertuigen en oldtimers. Desalniettemin vragen deze leden zich af hoe deze ontheffing duidelijk wordt gemaakt? Wat is de afbakening voor deze categorieën en hoe worden mensen met voertuigen in de betreffende categorieën hiervan op de hoogte gesteld?*

Ik wil het systeem van milieuzones zo duidelijk en eenvoudig mogelijk maken. In het geharmoniseerde systeem stel ik verschillende voertuigcategorieën vrij. Het voordeel voor de kentekenhouders van een vrijstelling ten opzichte van een ontheffing is dat deze bij een vrijstelling zelf geen actie hoeft te ondernemen (en geen legeskosten hoeft te betalen) om de milieuzone in te mogen rijden. De vrijstellingen en ontheffingen zijn tot stand zijn gekomen in goed overleg met de gemeenten en belangenorganisaties.

Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen, klassieke voertuigen en kampeervoertuigen die staan geregistreerd in een milieuzone hebben daarom vrij toegang tot de milieuzone. Eigenaren van een voertuig die vanwege hun handicap hun voertuig hebben aangepast, krijgen ook vrij toegang tot milieuzone, maar moeten hiervoor wel een ontheffing aanvragen, omdat deze voertuigen niet als zodanig op basis van het kenteken herkenbaar zijn.

Ik wil dat de weggebruiker goed op de hoogte is van het systeem en de geldende uitzonderingen en ben met gemeenten en belangenorganisaties in gesprek hoe we het systeem helder gaan communiceren.

*10. De leden van de VVD-fractie lezen dat afspraken met België zijn gemaakt over automatische herkenning door kentekencamera's. Wanneer is dit werkzaam? En wanneer is dit van toepassing voor Duitse voertuigen die bijvoorbeeld in de Maastrichtse binnenstad komen? Deelt u de zorg van deze leden dat buitenlandse automobilisten niks te vrezen hebben van een Nederlandse milieuzone als dit niet eerst goed geregeld is?*

*De leden van de VVD-fractie vragen hoe eerlijk het is als buitenlandse automobilisten niet hoeven te betalen en wel de binnensteden in kunnen, terwijl Nederlandse voertuigen geweerd worden op straffe van een boete. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren?*

Ik vind handhaving van buitenlandse voertuigen belangrijk voor het draagvlak voor invoering van een milieuzone. Dat werkt het beste als de handhaving in heel Europa hetzelfde geregeld is. Daarom dringt Nederland in Europees verband aan op herziening van de richtlijn met betrekking tot elektronische tolsystemen (EETS) dan wel de richtlijn met betrekking tot grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheid gerelateerde verkeersovertredingen (CBE) om dit voor alle overige lidstaten te regelen. Gezien de posities van de verschillende lidstaten en de commissie, dat overtreding van de milieuzone noch aan tol (EETS), noch aan verkeersveiligheid (CBE) gerelateerd is, is het de vraag of dit gaat lukken.

Er is dus nog een lange weg te gaan, voordat een Europese oplossing is gevonden. Daarom zet ik mij al enige tijd in om dit zo snel mogelijk voor voertuigen uit onze buurlanden te regelen.

De Belgische autoriteiten zijn momenteel de betreffende wetwijziging aan het implementeren. De wetgeving hiervoor is kortgeleden door het Belgische parlement aangenomen. De RDW houdt hierover contact met de Belgische overheidsdiensten. Mijn inzet is dat de gegevensuitwisseling

zo snel mogelijk in de praktijk tot stand komt. Zodra bekend is wanneer deze kan opstarten, zal ik uw Kamer hierover informeren. Momenteel wordt naar aanleiding van de recente aanpassing van de Duitse regelgeving met de Duitse autoriteiten verkend hoe hier gebruik van gemaakt kan worden voor de handhaving van Duitse voertuigen in Nederlandse milieuzones. Ik wil zo snel mogelijk duidelijkheid verschaffen. Het is aan gemeenten om gezien deze situatie te bepalen of zij het instrument milieuzone willen hanteren.

*11. Gemeenten mogen zelf de keuze maken voor emissieklasse 3 of 4. Zijn er wel bepaalde voorwaarden waaraan een gemeente moet voldoen alvorens zo'n klassering wordt bepaald? Of is het college van burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad bepalend voor welke emissieklasse wordt toegestaan in een gemeente?*

Het is en blijft aan de gemeente om met inachtneming van de effectiviteit en proportionaliteit een keuze te maken of ze een milieuzone wil invoeren, wat daarvan de begrenzing is, en te kiezen voor vaststelling van een gele milieuzone waarin dieselloertuigen vanaf emissieklasse 3 zijn toegelaten, of een groene milieuzone, waarin dieselloertuigen van emissieklasse 4 zijn toegelaten. Uiteraard moet een dergelijk besluit net als ieder verkeersbesluit onderbouwd worden met oog op de gevolgen en is het in ultimo aan de rechter om een oordeel over het verkeersbesluit te vellen, als daartegen beroep wordt aangetekend.

*12. De Staatssecretaris geeft in de nota van toelichting aan dat dit wordt bepaald op basis van de «lokale omstandigheden». Aan wat voor omstandigheden denkt de Staatssecretaris? Deelt de Staatssecretaris de mening dat het bijzonder gek is dat je in de ene gemeente met je auto wel zou mogen rijden en in de andere gemeente niet?*

De verkeerssituatie en invloed van verkeer op de luchtkwaliteit verschilt per gemeente. De lokale verkeersintensiteit en samenstelling van het wagenpark bepalen mede de verlaging van de luchtverontreinigende emissies als gevolg van de invoering van een milieuzone. Het is en blijft aan de gemeente om een afweging te maken of de invoering van een milieuzone het juiste instrument is en hoe deze vormgegeven wordt.

*13. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de milieuzones nog relevant zijn aangezien in vrijwel iedere stad de Europese normen voor luchtkwaliteit worden gehaald en zelfs de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) binnen bereik liggen van een groot deel van Nederland.*

In een aantal gevallen ligt de concentratie nog dicht op de Europese norm, waardoor de norm bij schommelingen alsnog overschreden kan worden. Het kabinet blijft werken aan aanscherping van Europees bronbeleid en streeft naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden. Reden hiervoor is dat ook bij concentraties die lager zijn dan de Europese normen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden. Zonder extra beleid worden ook in 2030 nog aanzienlijke aantallen mensen blootgesteld aan concentraties fijn stof die hoger liggen dan de WHO-advieswaarden. Daarnaast adviseert De Gezondheidsraad in haar advies «gezondheidswinst door schonere lucht uit 2018» om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren dan de Wereldgezondheidsorganisatie adviseert, door onder andere prioriteit te geven aan het terugdringen van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide afkomstig van wegverkeer (vooral dieselloertuigen). De reden hiervoor is dat voor fijn stof geen waarde geldt waaronder geen gezondheidseffecten optreden. Iedere verdere verlaging van de concentratie levert daardoor

gezondheidswinst. Het is aan de gemeente om een afweging te maken of de invoering van een milieuzone een geschikt instrument hiertoe is.

*14. De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de privacy van automobilisten gewaarborgd is als er een koppeling plaatsvindt tussen het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW) en de auto die op bepaalde momenten op bepaalde plekken zichtbaar wordt in een milieuzone?*

Gemeenten zijn bij invoering en handhaving verplicht zorgvuldig invulling te geven aan de privacywetgeving. Gemeenten zullen, net als nu reeds het geval is in de bestaande milieuzones, veelal voertuigen die een milieuzone binnenrijden controleren met behulp van camera's op basis van automatische nummerplatherkenning (ANPR), gekoppeld aan het kentekenregister van de RDW. Enkele gemeenten zullen buitengewoon opsporingsambtenaren inzetten voor de controle en handhaving van de milieuzone. Uit gesprekken met gemeenten is mij duidelijk geworden dat de bestaande privacyregels daarbij zorgvuldig worden nageleefd, bijvoorbeeld door strikte voorwaarden te stellen aan de tijd dat gegevens worden bewaard en deze te wissen als wordt vastgesteld dat er geen overtreding is begaan.

*15. Deze leden willen meer weten over de aangekondigde evaluatie van de Wet milieuzoneringen. Invoering van een milieuzone leidt volgens de nota van toelichting tot verjonging van het wagenpark en daarbinnen tot een verschuiving richting schonere voertuigen. Indien de normen worden gehaald, is het dan zo dat de Wet en daarmee de milieuzones automatisch komen te vervallen? Wanneer is een evaluatie succesvol? Hoe valt dat objectief te beoordelen? Is daarbij de dan geldende Europese norm voor luchtkwaliteit leidend?*

Het kabinet streeft naar permanente verbetering van de luchtkwaliteit waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden. De evaluatie is bedoeld om de werking van het systeem van geharmoniseerde milieuzones in beeld te brengen. Het is en blijft aan de gemeente om een afweging te maken of (de voortzetting van) een milieuzone nodig is om de gezondheid van de inwoners te beschermen. Gemeenten onderbouwen net als nu de effectiviteit en proportionaliteit van de maatregel.

*16. De leden van de VVD-fractie willen weten of de ontheffingen centraal geregistreerd gaan worden. Wie wordt daarvoor verantwoordelijk? Is er een centraal punt voor iemand die vragen heeft over zijn of haar individuele situatie? Indien een ontheffing geldig is voor het hele land, hoe wordt dan voorkomen dat iemand alsnog een bon thuisgestuurd krijgt?*

De ontheffing verlening voor de vrachtwagens wordt landelijk geregeld door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). RVO verzorgt ook de website [www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl), waaraan ook een helpdesk (voor individuele vragen) is gekoppeld. De enige andere landelijke ontheffing is die voor aangepaste voertuigen voor gehandicapten. In overleg met de gemeenten die deze ontheffing kunnen verlenen zal er een praktische werkwijze worden vastgesteld, waarbij wordt voorkomen dat iemand met een geldige ontheffing een boete krijgt.

*17. De leden van de VVD-fractie vragen of kosten en resultaat nog wel in verhouding met elkaar staan. Is dat het geval, wanneer bijvoorbeeld alleen al het opzetten van het systeem en cameratoezicht in een stad als Maastricht tussen de vijf en acht miljoen euro kost? Onderschrijft de Staatssecretaris dat voor dit geld veel andere maatregelen genomen zouden kunnen worden die de leefbaarheid ten goede komen?*

Het is en blijft aan de gemeente om de kosten en baten van de milieuzone tegen elkaar af te wegen, waarbij de gemeente ook rekening houdt met (de kosten en baten van) alternatieve maatregelen.

*18. De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij het weren van auto's op de weg, indien zij hun algemene periodieke keuring (APK) hebben en verder aan de regels voldoen.*

Een APK-goedgekeurde auto voldoet aan de eisen met betrekking tot de veiligheid, het milieu en de registratie en is daarmee in principe gerechtigd tot gebruik op de weg. Dit betekent echter niet dat gemeenten geen verkeersmaatregelen mogen treffen met het oog op het bevorderen van de luchtkwaliteit.

*19. Op grond van welke artikelen kan een gemeente een gebiedsverbod instellen en deelt de Staatssecretaris de mening dat het belangrijk is dat de centrale overheid een bepaalde mate van regie houdt om willekeur in steden te voorkomen? In welke mate dienen steden voor toestemming zich te conformeren aan landelijke regelgeving hieromtrent en wat als zij toch strenger gaan dan mogelijk lijkt in dit wetsvoorstel?*

De vaststelling van verkeersbesluiten tot instelling van gebiedsverboden, evenals de vaststelling van verkeersbesluiten tot de instelling van milieuzones, behoort tot de gemeentelijke autonomie, rekening houdend met lokale omstandigheden en keuzes. Dit mag uiteraard niet leiden tot strijdigheid met landelijke regels, zoals de landelijk harmoniseerde regelgeving met betrekking tot milieuzones, in welk geval een gemeente gehouden is om de lokale maatregelen aan te passen. Het is voor de categorieën die onder dit voorstel geharmoniseerd worden dus niet mogelijk om strenger beleid te voeren.

Gebiedsverboden, in de zin van maatregelen die leiden tot een beperking van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken, worden ingevolge artikel 15 Wegenverkeerswet 1994 ingesteld door een gemeentelijk verkeersbesluit. Hier is dus geen sprake van een nieuwe bevoegdheid. Hierbij worden ook de van toepassing zijnde verkeersborden vastgesteld. Een gemeente kan hiervoor gebruik maken van de in de bijlage van het RVV 1990 vastgestelde verkeersborden, zoals bijvoorbeeld verkeersbord C13 (gesloten voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor). In het verkeersbesluit komt ook tot uitdrukking het doel en welke belangen, genoemd in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, aan het besluit ten grondslag liggen. Dit kan bijvoorbeeld verkeersregulering betreffen, maar ook de bescherming van het milieu.



*20. Deze leden willen dat de (binnen)steden ook bereikbaar blijven voor mensen die daar niet anders dan met een auto kunnen komen. Ook de bevoorrading van de stad is relevant. Hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat steden niet overdrijven en mensen duperen die hier niet om gevraagd hebben, maar gedwongen worden of geen alternatief hebben? Is de afweging gemaakt in hoeverre milieuzoneringen leiden tot minder bezoek aan de stad en sociaal isolement van mensen die ineens onbereikbaar worden voor anderen?*

De harmonisatie is gericht op het creëren van een eenvoudig instrument dat duidelijkheid schept voor de weggebruiker en waarmee gemeenten de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. De onderbouwing van effectiviteit en proportionaliteit van het invoeren van een milieuzone en het nemen van eventuele compenserende maatregelen is en blijft aan de gemeente. Daarbij worden de belangen van bewoners, bezoekers en ondernemers meegewogen. In schrijnende gevallen kan altijd een beroep op de gemeentelijke hardheidsclausule gedaan worden.

*21. Klopt het dat er nimmer vignetten komen, zoals in Maastricht wel wordt beweerd? Sluit de Staatssecretaris dat uit en waarom wordt deze optie dan wel genoemd?*

Ja, het klopt dat vignetten niet kunnen worden gebruikt. Handhaving van een milieuzone gebeurt op basis van het kenteken van een voertuig, meestal met camera's op basis van automatische nummerplaat herkenning (ANPR) en bij enkele gemeenten met de inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren.

*22. De leden van de VVD-fractie willen weten of een euronorm van een voertuig nog gewijzigd kan worden als er een motorische of technische ingreep heeft plaatsgevonden? Waar dienen mensen zich te melden?*

De Euronorm wordt vastgesteld bij de eerste toelating op basis van de normen die zijn vastgelegd in een Europese Verordening en zal alleen wijzigen indien een voertuig zodanig wordt aangepast dat het voertuig opnieuw moet worden toegelaten. Het gaat dan om uitzonderlijke gevallen waarbij een ingrijpende aanpassing aan de constructie van het voertuig heeft plaatsgevonden, zoals het wijzigen van de motor. Voor wijzigingen in de constructie dient men zich te melden bij de RDW.

*23. Deze leden willen weten hoe de Staatssecretaris gaat voorkomen dat iedere stad toch zelf zero-emissiezones inricht. De plannen van gemeente Amsterdam tonen aan dat met sommige gemeentebesturen geen afspraken te maken zijn. Hoe wordt een diversiteit van milieuzones in Nederland voorkomen en gezorgd dat landelijk vastgestelde regels leidend zijn en blijven?*

In lijn met de afspraken uit de green deal Zero Emissie Stadslogistiek wordt met de wijziging van het RVV 1990 vanaf 2025 de invoering van de nul-emissie zone mogelijk. Daarbij is de werkingssfeer van bord C22c beperkt tot de bedrijfs- en vrachtauto. In 2022 wordt het geharmoniseerde systeem geëvalueerd en wordt bekeken op welke termijn voertuigcategorieën, zoals taxi's en autobussen aan de nul-emissie zone kunnen worden toegevoegd.

Amsterdam heeft aangegeven de milieuzone voor autobussen aan te willen scherpen. Ik sluit niet uit dat andere steden volgen. In tegenstelling tot brommers komen autobussen in meerdere steden. Om te voorkomen dat milieuzones met verschillende toegangsregimes kunnen ontstaan voor autobussen, harmoniseer ik het toegangsregime voor deze voertuig-

categorie met ander professioneel vervoer. Gemeenten die een milieuzone voor autobussen willen instellen, dienen daarom aan te sluiten bij de milieucriteria voor vrachtauto's. Daarvoor wordt op het onderbord bij vrachtauto's de optie toegevoegd om voor autobussen vanaf 2020 emissieklasse 4 (en hoger) en van vanaf 2022 emissieklasse 6 (en hoger) op te nemen. Ik ben voornemens hier het ontwerpbesluit op aan te passen.

*24. De leden van de VVD-fractie lezen in de media dat de opbrengst van eventuele boetes in de landelijke pot inkomsten komen. Is de Staatssecretaris van mening dat het ophalen van boetegeld nooit een reden mag zijn om milieuzones in te voeren? Is de Staatssecretaris van mening dat evenmin gemeenten een financiële prikkel moeten hebben om over te gaan tot milieuzoneringen? Is de Staatssecretaris van mening dat gemeenten zelf het totale bedrag dat nodig is om een milieuzone in te voeren moeten dragen en kan de Staatssecretaris uitsluiten dat de rijksoverheid op enigerlei wijze een bijdrage hieraan levert?*

Ik ben het ermee eens dat het innen van boetes nooit reden mag zijn om een milieuzone in te voeren en deel eveneens de mening dat gemeenten geen financiële prikkel moeten hebben om een milieuzone in te voeren. Deze prikkel is niet aanwezig omdat de geïnde boetes in de staatskas vloeien. De kosten voor invoering en beheer van een milieuzone worden primair gedragen door de gemeente. De introductie van het geharmoniseerde systeem van milieuzones zal worden ondersteund door de inzet van communicatie richting de weggebruiker. De inzet hiervan wordt deels gefinancierd door de rijksoverheid.

Daarnaast heeft het Rijk in 2018 10,35 miljoen cofinanciering beschikbaar gesteld aan een aantal steden met NO<sub>2</sub>-knelpunten voor aanvullende maatregelen in het kader van Aanpassing NSL 2018, zoals opgenomen in de Aanpassing NSL 2018 (bijlage bij Kamerstuk 30 175, nr. 311). Het Rijk draagt daarmee 161.000 euro bij aan de invoering van de milieuzone in Arnhem.

## **PVV**

*25. De leden van de PVV-fractie vragen of, gezien het grote ongemak voor inwoners en burgers die de milieuzones met zich meebrengen, de Staatssecretaris kan vertellen wat de positieve effecten van deze zones zijn. Hoeveel doden zijn er de afgelopen jaren gevallen door luchtvervuiling in de binnenstad en hoeveel minder doden gaan er vallen door het invoeren van milieuzones? Hoe verhoudt dit aantal zich tot het aantal doden dat in de kobaltmijnen te betreuren valt voor het produceren van accu's voor emissieloze voertuigen?*

De harmonisatie is gericht op het creëren van een eenvoudig instrument dat duidelijkheid schept voor de weggebruiker en waarmee gemeenten de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Het RIVM heeft becijferd dat de gemiddelde Nederlander door luchtverontreiniging onder andere als gevolg van verkeersemisatie 13 maanden eerder overlijdt. Er is geen specifiek cijfer bekend voor het aantal mensen dat in binnensteden overlijdt. Wel is bekend dat juist in binnensteden de luchtverontreiniging als gevolg van verkeersemisaties hoger is dan gemiddeld en dat het aantal mensen dat op die locaties aan hoge concentraties wordt blootgesteld groot kan zijn. Dit blijkt ook uit de gezondheidsindicator die RIVM heeft ontwikkeld en waarover ik uw Kamer op korte termijn nader informeer.

Het is mij niet bekend hoeveel mensen overlijden in kobaltmijnen, noch is mij bekend hoeveel doden er vallen door oliewinning. In zijn

algemeenheid streef ik naar zo duurzaam mogelijke productie van batterijen. Er worden grote stappen gezet in het recyclen van batterijen waardoor nu al meer dan 95% van de Kobalt in batterijen recyclebaar is.

*26. Waarom stopt de Staatssecretaris niet onmiddellijk met deze nutteloze milieuzones en het pesten van de automobilisten?*

Het kabinet wil, conform het regeerakkoord, gemeenten een simpel en duidelijk instrument bieden, waarmee de weggebruiker weet waar hij aan toe is en waarmee de gemeente aan verbetering van luchtkwaliteit kan werken.

*27. Hoeveel boetes worden er in deze zones uitgedeeld? Wat kost het «Henk» en «Ingrid» als zij met hun benzine of dieselauto de milieuzone inrijden?*

In 2018 zijn er volgens de CJIB-registratie 20.992 boetes uitgedeeld voor overtreding van de milieuzone. Als een persoon in een diesel personen- of bestelauto rijdt bedraagt de boete in 2019 95 euro (vermeerderd met administratiekosten). Als een weggebruiker in een benzinevoertuig rijdt, heeft hij overal toegang tot de milieuzone en wordt hij niet beboet. In overleg met het OM zal het boetebedrag voor 2020 worden vastgesteld.

*28. Waarom worden de Nederlandse chauffeurs nu gepakt, terwijl buitenlandse chauffeurs er nog vaak mee weggelaten? Wat is het inningspercentage van buitenlandse boetes uitgedeeld in de milieuzones?*

Ik wil de handhaving van buitenlandse voertuigen in milieuzones verbeteren, zie het antwoord op vraag 10. Ook de Minister van Justitie en Veiligheid vraagt in Europees verband aandacht voor verbetering van handhaving van buitenlandse voertuigen in milieuzones, maar ook voor parkeren en tol. Het exacte inningspercentage is mij niet bekend. Het aandeel buitenlandse voertuigen in een stad als Rotterdam is circa 3 procent. In steden dicht bij de grens kan dat op sommige momenten flink oplopen. Ik heb vernomen dat de gemeente Maastricht het besluit tot invoering van een milieuzone daarom uitstelt tot een oplossing voor de handhaving van de Duitse voertuigen is gevonden. Ik hoop hier zo snel mogelijk duidelijkheid over te kunnen bieden.

## **CDA**

*De leden van de CDA-fractie vinden één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones, zoals aangekondigd in het regeerakkoord, een logische stap om regels voor weggebruikers begrijpelijker te maken. Deze leden willen van deze mogelijkheid ook gebruik maken om aan te geven dat zij blij zijn dat de Staatssecretaris niets ziet in het plan van de gemeente Amsterdam om in 2030 alle benzine- en dieselauto's uit de stad te weren.*

*29. Kan de Staatssecretaris deze standpuntbepaling bevestigen en aangeven wat de gevolgen en/of haar vervolgstappen zullen zijn en of een gemeente met de regels die er zijn hier überhaupt toe kan beslissen?*

Met mijn voorstel harmoniseer ik de vaststelling van milieuzones voor personen- en bestelauto's, vrachtauto's en autobussen met een dieselmotor in verband met het belang van harmonisering voor de duidelijkheid voor de weggebruiker.

*30. De leden van de CDA-fractie lezen in de inleiding wat de voordelen kunnen zijn van een milieuzone. Deze leden zijn benieuwd naar de cijfers die tot op heden bekend zijn over de gemeten positieve en negatieve effecten en eventuele neveneffecten die zijn ontstaan door het instellen van een milieuzone. In hoeverre is de effectiviteit van de bestaande milieuzones gemeten en welke resultaten kwamen hieruit naar voren? In hoeverre moeten gemeenten het goed onderbouwen indien zij een milieuzone willen instellen?*

Zie het antwoord op vraag 6.

*31. De leden van de CDA-fractie zijn hierbij ook benieuwd naar het onderscheid in hoeverre fijn stof wordt veroorzaakt door brandstof, remmen en banden. Klopt de uitspraak van RAI-Nederland dat negentig procent van de fijn stof door het verkeer, mede door remmen en de banden, wordt veroorzaakt?*

Uit gegevens van het CBS<sup>3</sup> blijkt dat de gemiddelde fijn stofemissie van wegvoertuigen per voertuigkilometer in de periode 1990–2017 met 83 procent is verminderd. Momenteel is gemiddeld zestig procent van de overgebleven emissie van fijn stof afkomstig van remmen en banden. Met milieuzones kunnen gemeenten oude dieselvoertuigen weren. Die voertuigen hebben relatief juist een veel hogere uitlaatemissie van roet dan dit gemiddelde, omdat deze voertuigen nog niet zijn uitgerust met een roetfilter. Zo komt de uitstoot van fijn stof van een emissieklasse 3 dieselpersonenauto voor bijna 80% uit de uitlaat.

*32. De leden van de CDA-fractie vragen zich verder af of de voorgestelde maatregelen zijn getest, bijvoorbeeld via een pilot, om te bezien of de voorgestelde maatregelen inderdaad gaan leiden tot meer duidelijkheid bij de weggebruikers? Zo nee, waar leidt de Staatssecretaris dan uit af dat de maatregelen inderdaad het beoogde effect gaan bereiken?*

De maatregelen zijn tot stand gekomen in overleg met gemeenten en belangenorganisaties (waaronder VNG, ANWB, Evofenedex). De zichtbare uiting van de maatregelen, te weten het verkeersbord met de onderborden, zijn in samenwerking met de Nationale Bewegwijzeringsdienst ontwikkeld en aan een panel van weggebruikers voorgelegd. Over de bebording heb ik ook advies gevraagd aan de NEN-commissie verkeerstekens.

*33. De leden van de CDA-fractie lezen dat het voorgestelde toegangsregime na verloop van tijd strenger wordt. Deze leden lezen dat in 2025 het niet meer mogelijk is om emissieklasse 3 te hanteren en zijn benieuwd waarom ervoor is gekozen dat het Rijk bepaalt dat emissieklasse 3 in 2025 niet meer mag worden gehanteerd in plaats van dat dit aan de gemeenten zelf wordt overgelaten? Deze leden zijn ook benieuwd naar de achtergrond waarom er voor vrachtauto's geen keuze is in het toegangsregime.*

Ik wil een zo simpel en duidelijk mogelijk systeem van milieuzones, dat tegelijkertijd keuzemogelijkheden biedt aan gemeenten. Daarom beperk ik het aantal emissieklassen voor personen- en bestelauto's tot twee. Om het systeem met de technologische ontwikkeling van het wagenpark mee te laten groeien en de bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit te waarborgen, schuift het toegangsregime in 2025 een emissieklasse op. Daarmee kunnen zowel in 2020 als in 2025 dieselauto's die op dat moment ongeveer 15 en 20 jaar oud zijn, geweerd worden. Voor vrachtwagens

<sup>3</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/transport-en-mobiliteit/energie-milieu/milieuaspecten-van-verkeer-en-vervoer/categorie-milieuaspecten/fijnstof>

bestaat momenteel slechts één toegangseis. Er is draagvlak bij bedrijfsleven en gemeenten om deze eis aan te scherpen in 2022 en nul-emissie zones in 2025 in te voeren.

*34. De leden van de CDA-fractie lezen verder dat door het bevoegd gezag vanaf 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's kan worden ingesteld. Deze leden zijn benieuwd wat onder de definitie van een bedrijfsauto valt. Vallen hier ook weggebruikers onder die met hun bedrijfsauto naar hun werk rijden?*

De nul-emissie zone richt zich op bestel- en vrachtauto's die bedrijfsmatig in gebruik zijn. Hieronder valt dus ook het van en naar het werk rijden met een bestelauto van het bedrijf. Om dit onderscheid te maken wordt een koppeling gemaakt met de belastingdienst die bij het toekennen van korting voor ondernemers onderscheid maakt naar het hoofdgebruik van het voertuig.

*35. De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd naar de kleurkeuze voor de emissieklassen op het onderbord. Is dit afgeleid van een bestaande systematiek of is dit nieuw bedacht? Indien nieuw, wat is de gedachte achter de keuze van de kleuren?*

Met het geharmoniseerde model voor milieuzones in Nederland sluit ik zoveel mogelijk aan bij de systemen van onze buurlanden zodat de toegangseisen ook voor internationale weggebruikers, duidelijk zijn.

Voor de emissieklassen 3 en 4 sluit ik aan bij de kleuren die onder andere Duitsland hanteert, te weten geel voor emissieklasse 3 en groen voor emissieklasse 4. De overige kleuren zijn bepaald in samenwerking met de Nationale Bewegwijzeringsdienst en de NEN-commissie verkeerstekens op basis van hun expertise met verkeersborden en leesbaarheid.

*36. De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in een milieuzone voertuigen met een benzinemotor niet worden geweerd. Kunnen gemeenten besluiten om in een milieuzone toch benzinemotoren te weren of mogen gemeenten dit dus niet doen? Zijn er ook geen andere instrumenten voor gemeenten om toch te proberen benzineauto's te weren?*

Zie antwoord op vraag 29.

*37. De leden van de CDA-fractie lezen dat kampeervagens worden vrijgesteld van de milieuzone. Dit geldt alleen ten aanzien van de milieuzone waarin de houder van het voertuig woonachtig is. Deze leden zijn benieuwd of de vrijstelling ook geldt in de situatie dat een kampeerplek of camping zich binnen de grenzen van de milieuzone bevindt, waar de kans groot is dat de houder van het voertuig daar niet woonachtig is? Zo nee, hoe kan een kampeervagen, er vanuit gaande dat zo'n 99% op diesel rijdt, dan op een kampeerplek of camping komen, indien de kampeerplek of camping zich binnen de grenzen van een milieuzone bevindt? Of kunnen gemeenten ingevolge artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) dan zelf bepalen dat hier ontheffing voor kan worden verleend? Tevens willen deze leden graag weten hoe er om wordt gegaan met oudere campers die onder de noemer oldtimer zouden kunnen vallen.*

Er zijn mij geen situaties bekend waarin campings binnen de milieuzone liggen. De vrijstelling voor kampeervoertuigen geldt niet in de situatie dat een camping/kampeerplek zich binnen de milieuzone bevindt. In het geval dat een gemeente de milieuzone uitbreidt en er een camping binnen de zone ligt, kan een belangrijk deel van de kampeervoertuigen de camping

gewoon bereiken omdat zij de juiste emissieklasse zal hebben. Voor kampeervoertuigen die niet voldoen kan de gemeente een dagontheffing verlenen of anderszins een mogelijkheid tot ontheffing opnemen in het lokale ontheffingenbeleid. Dat is echter aan de gemeente. Elk voertuig, dus ook een kampeervoertuig, met een datum eerste toelating van veertig jaar of ouder is vrijgesteld en heeft daardoor altijd toegang tot een milieuzone.

*38. De leden van de CDA-fractie lezen dat voertuigeigenaren tijdig zullen worden geïnformeerd over de emissieklasse waar hun voertuig toe behoort. Deze leden zijn benieuwd op welke wijze dit zal gebeuren.*

Ik wil automobilisten die in het bezit zijn van een voertuig met emissieklasse 0 tot en met 3 individueel informeren. Ik werk deze optie uit samen met de RDW. Op basis van het ingevoerde kenteken vermeldt de RDW in hun Voertuig-app en op de website de emissieklasse van het betreffende voertuig.

Op de website milieuzones.nl komt een uitgebreide toelichting op het systeem, de vrijstellingen, ontheffingen en locaties van milieuzones. Ik wil de weggebruiker samen met RDW, gemeenten en betrokken belangenorganisaties informeren op het moment dat het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is gepubliceerd, en het nieuwe verkeersbord zichtbaar is voor de weggebruiker.

*39. Verder lezen deze leden dat de Staatssecretaris zich inzet om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, desnoods via bilaterale afspraken. Deze leden horen graag een laatste stand van zaken op dit punt. In de bij het ontwerpbesluit gestuurde brief lezen deze leden dat het Belgische parlement een wetswijziging heeft goedgekeurd, waarmee de automatische handhaving van Belgische voertuigen in Nederlandse milieuzones mogelijk wordt. Deze leden zijn benieuwd hoe deze automatische handhaving eruit gaat zien. Deze leden zijn ook benieuwd wanneer automatische handhaving mogelijk wordt voor Duitse voertuigen? Heeft de Staatssecretaris hierover intensief contact met haar Duitse collega? En hoe zit het met voertuigen uit andere Europese landen? Welke stappen ziet de Staatssecretaris voor zich om in Europees kader te zetten om tot een oplossing te komen?*

Zie het antwoord op vraag 10.

*40. De leden van de CDA-fractie willen graag weten of eigenaren van auto's niet alleen online in het kentekenregister de emissieklasse kunnen vinden maar op termijn ook op het kentekenpasje.*

Voor nieuwe voertuigen wordt sinds een aantal jaren het werkelijke uitlaatemissieniveau op de kentekencard geplaatst, voor zover deze informatie beschikbaar is bij de RDW. Deze informatie zal niet met terugwerkende kracht op alle kentekencards worden geplaatst. Daarvoor blijft de voertuigeigenaar aangewezen op het online kentekenregister.

*41. De leden van de CDA-fractie horen graag meer achtergrond van de Staatssecretaris over de voor- en nadelen van het werken met milieuvignetten en het werken met camera's. Tevens zijn deze leden benieuwd naar de voor- en nadelen indien gemeenten kunnen kiezen uit beide systemen. Deze leden zijn hierbij ook benieuwd hoe de Staatssecretaris kijkt naar de situatie waarbij Duitsland kentekengegevens niet op tijd levert bij een milieuzone in Maastricht. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat kentekengegevens op tijd worden aangeleverd?*

Met de harmonisatie heb ik gekozen voor handhaving op basis van kentekens, zodat niet iedere weggebruiker een sticker achter het raam hoeft te plakken en handhaving automatisch met camera's kan plaatsvinden. Camera handhaving van vignetten is lastig en fraudegevoelig.

Helaas is automatische camerahandhaving op basis van Duitse kentekengegevens op dit moment nog niet mogelijk. Gemeenten moeten hiermee rekening houden, op het moment van vaststelling van een milieuzone. Handhaving van buitenlandse voertuigen door inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren behoort wel tot de mogelijkheden.

*42. De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd wanneer het aangekondigde landelijk loket voor ontheffingen bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland effectief wordt, zodat automobilisten weten welke ontheffingen (wettelijk verankerd en apart aangevraagd) mogelijk zijn en waar die gelden. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de status is van [www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl)? Is deze gereed en compleet zodat die daadwerkelijk kan worden geraadpleegd door automobilisten?*

De ontheffing verlening voor vrachtwagens wordt landelijk geregeld door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De RVO verzorgt de website [www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl) waaraan een helpdesk (voor individuele vragen) is gekoppeld. Dit loket is op dit moment al operationeel voor de huidige ontheffingen die in het kader van het convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering worden afgegeven.

De enige andere landelijke ontheffing wordt die voor aangepaste voertuigen voor gehandicapten. In overleg met de gemeenten die deze ontheffing kunnen verlenen zal er een praktische werkwijze komen voor de aanvraag- en afhandelingsprocedure. Het is de bedoeling dat de website [www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl) zo snel mogelijk wordt aangepast aan het geharmoniseerde systeem.

## **D66**

*De leden van de D66-fractie hebben grote ambities als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefomgeving, waar dit besluit positieve gevolgen op kan hebben. Deze leden zijn verheugd kennis te nemen dat de afstemming met Belgische wagens nu ook geregeld is.*

*43. Deze leden lezen dat in 2022 het systeem van geharmoniseerde milieuzones geëvalueerd wordt. Kan de Staatssecretaris toelichten of de effecten op de luchtkwaliteit en de handhaving van milieuzones worden meegenomen in de evaluatie?*

Ik wil in samenwerking met de gemeenten en belangenorganisaties de exacte elementen benoemen die in de evaluatie worden meegenomen. Ik vind het belangrijk dat daarbij inderdaad stil wordt gestaan bij de effecten op luchtkwaliteit en handhaving.

## Groenlinks

*De leden van de GroenLinks-fractie pleiten al vele jaren voor een stevig luchtkwaliteitsbeleid en strenge eisen aan de emissies van voertuigen. Steden, waar de vervuiling het ergst is, moeten daarom de mogelijkheid hebben om lokaal extra maatregelen te nemen die de uitstoot van schadelijke stoffen voorkomt. Milieuzones zijn daar een beproefd middel voor, waar nationaal en internationaal al veel ervaring mee is en dat bewezen succesvol de luchtkwaliteit kan verbeteren.*

*De leden van de GroenLinks-fractie wijzen daarbij vooral op de noodzaak om ook daadwerkelijk de grote vervuilers te kunnen weren. Een milieuzone die amper vuile voertuigen weert, omdat de normen te slap zijn, de omvang te klein is of de handhaving ontbreekt, is niet effectief. Die drie criteria zijn bepalend voor het succes en deze leden zijn verheugd dat met deze regeling enkele stapjes in de goede richting worden gezet. Het streven om een landelijke regeling te treffen en het gemeenten zo gemakkelijk te maken om hun milieuzone uit te breiden naar personen-auto's, eenvoudiger te handhaven én de duidelijkere communicatie naar automobilisten mogelijk te maken, kan op steun van deze leden rekenen.*

*44. De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de nota van toelichting dat wordt beoogd, dat het toegangsregime de autonome verschoning van het wagenpark volgt. Maar is het niet juist de bedoeling van een milieuzone dat deze de verschoning van het wagenpark aanjaagt? Dat de eisen dus strenger zijn dan wat er uit zichzelf toch al zou gaan gebeuren? Het komt deze leden toch voor dat een zone die alleen de status quo bevestigt, weinig toevoegt. Was dit een bewuste afweging?*

In 2020 wordt het mogelijk diesellootvoertuigen die op dat moment 15 of 20 jaar oud zijn te weren. Personenauto's worden steeds langer gebruikt. Met dit toegangsregime wordt de autonome verschoning van het wagenpark versneld. Doordat het toegangsregime de technologische ontwikkeling volgt wordt in 2025 opnieuw mogelijk om voertuigen die tegen die tijd 15 of 20 jaar oud zijn te weren. Zonder ingrijpen van de gemeenten zouden deze voertuigen nog vele jaren in deze zones kunnen rondrijden.

*45. De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat landen als Duitsland, Italië en Frankrijk twaalf jaar geleden al landelijke regelingen hebben ingevoerd, nu volgt ook Nederland. Deze leden zijn hier op zich blij mee, maar betreuren wel dat de voorgeschreven emissieklassen die worden voorgesteld in de regeling zeven jaar achter lopen op wat in de rest van Europa gebruikelijk is. Kan de Staatssecretaris onderbouwen waarom hiervoor is gekozen? Leidt dit niet tot een toestroom van vervuilende auto's die in het ons omringende buitenland worden geweerd? Was een emissieklasse die aansluit bij de praktijk in de landen om ons heen niet veel effectiever geweest? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de te verwachten effecten op de samenstelling van het wagenpark en de lokale luchtkwaliteit waren geweest als er wél voor was gekozen om overal gelijk de groene zone in te voeren? Kan de Staatssecretaris aangeven wat dit verschil had betekend voor de gezondheid en levensverwachting van de bewoners van die steden?*

Het toegangsregime voor personen- en bedrijfsauto's voor 2020 zoekt aansluiting bij de huidige eisen in Duitse, Franse en Belgische milieuzones. Ik verwacht daarom geen verschil in effect op de luchtkwaliteit. Dat in enkele Duitse steden daarnaast sinds dit jaar diesellootvoertuigen tot en met Euro 5 de toegang geweigerd kan worden, kan verklaard worden uit de, in vergelijking met Nederland, vele malen hogere overschrijding van de NO<sub>2</sub>-normen in Duitse steden. Dit komt met name door het veel hogere



percentage dieselloertuigen dat op de Duitse weg rondrijdt. Vanaf 2022 geldt in Nederland voor vrachtwagens een strenger regime dan in ons omringende landen is voorzien.

Uit recente importcijfers blijkt dat instroom van oude dieselpersonenauto's beperkt blijft en een dalende trend vertoont. Dit komt mede doordat de mogelijkheid tot aanscherping in het geharmoniseerde systeem ook direct voor 2025 is aangekondigd.

*46. De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Staatssecretaris aangeeft dat in 2022 de regeling geëvalueerd zal worden. Deze leden zijn benieuwd of dit kan betekenen dat als gevolg van de evaluatie de regeling kan worden aangepast. Heeft de Staatssecretaris al een doel voor ogen met betrekking tot de luchtkwaliteit of de vermindering van emissies of een gewijzigde samenstelling van het wagenpark, dat gehaald zou moeten worden door deze regeling? En als dit doel niet wordt gehaald, gaan we dan overal versneld over op emissienorm 5?*

Ik wil dat het geharmoniseerde systeem gemeenten een effectief middel biedt om de luchtkwaliteit te verbeteren dat duidelijk is voor de weggebruiker. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomst van de evaluatie.

*47. De leden van de GroenLinks-fractie hebben altijd het recht van gemeenten verdedigd om zo nodig strenger lokaal beleid te voeren. Immers, gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid naar hun burgers toe en soms vergt de lokale situatie een strengere aanpak. Deze regeling poogt het beleid overal op elkaar af te stemmen, maar laat na om nationale afspraken te maken over bijvoorbeeld brommers, scooters, boten en schepen en andere bronnen. Dat blijft nu lokaal beleid. Is de Staatssecretaris voornemens om hier (op termijn) ook een landelijke richtlijn voor te maken of blijft dit aan gemeenten zelf?*

Ik richt mij met de harmonisatie van milieuzones op de grootste groep weggebruikers: personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's en autobussen. Zoals gebruikelijk heeft de gemeente de autonome bevoegdheid om op die terreinen waar geen rijksbeleid geldt, zoals in het geval van milieuzo-nering voor bijvoorbeeld brommers en snorfietsen, zelf beleid te ontwikkelen. Voor brommers en snorfietsen ontbreekt daarnaast de noodzaak tot harmonisatie, omdat een bestuurder vanwege de beperkte actieradius niet snel in twee verschillende zones komt. Dit geldt wel voor auto's, bussen en veel andere vormen van professioneel vervoer.

Voor mijn beleid ten aanzien van nul-emissie zones verwijs ik u naar het antwoord op vraag 23.

48. *De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd naar plannen voor de periode na 2025. Gemeente Amsterdam is voornemens om vanaf 2030 alleen nog maar emissievrije voertuigen toe te laten tot haar milieuzone. Dat is nog ver weg, maar mensen kopen doorgaans niet spontaan een nieuwe auto en met dit doorkijkje kunnen burgers bij de aanschaf van een nieuw (eventueel tweedehands) voertuig rekening houden met de toekomstige eisen. Is het niet verstandig dat alle gemeenten alvast aangeven wanneer zij van plan zijn over te gaan op zero-emissie milieuzones? Met deze stip op de horizon komen mensen niet opeens voor verrassingen te staan en heeft ook de markt de mogelijkheid zich aan te passen. Deze leden zijn benieuwd of de Staatssecretaris zelf ook al ideeën had voor de periode na 2025 en of de aanvullende optie voor een zero-emissie milieuzone niet alvast moet worden opgenomen in deze regeling. Deze leden zouden willen voorkomen dat er dan weer extra lokale regelingen met verschillende eisen, data en nieuwe verkeersborden moeten worden uitgevonden.*

In 2022 heb ik een evaluatie voorzien waarbij expliciet zal worden bekeken op welke termijn voertuigcategorieën aan de nul-emissiezone kunnen worden toegevoegd. Daarmee komen automobilisten niet voor verrassingen te staan en kunnen zij rekening houden met toekomstige eisen. Het is mijn ambitie om het nul-emissie regime samen met de gemeenten en belangenorganisaties zoveel mogelijk landelijk te harmoniseren.

49. *Tenslotte willen de leden van de GroenLinks-fractie graag weten of het klimaatbeleid niet ook betrokken moet worden bij de onderbouwing en evaluatie van milieuzones. Immers, leidt een verschoning van het wagenpark direct of indirect vaak ook tot minder broeikasgassen en in potentie naar een versnelling naar zero-emissie? De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het milieuzonebeleid primair gericht zou moeten zijn op luchtkwaliteit, maar dat het zich in effect richt op de samenstelling van het wagenpark en dat daar meer baten zijn te behalen dan alleen de emissies van fijn stof en stikstofdioxide. Is de Staatssecretaris bereid om ook de klimaateffecten te betrekken bij de doelen van deze regeling? Is zij bereid om ook klimaateffecten onderdeel te laten zijn van de evaluatie in 2022?*

De milieuzone is primair een lokaal instrument voor gemeenten om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het ontwerp klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over het instellen van nul-emissie zones voor bedrijfs- en vrachtauto's. Dit wordt in het kader van klimaatakkoord verder uitgewerkt.

## **SP**

*De leden van de SP-fractie erkennen dat het belangrijk is dat binnen Nederland eenduidig beleid is waar met welk voertuig gereden mag worden. Veel te lang hebben gemeenten totaal willekeurig uitstootgrenzen vastgesteld op basis waarvan voertuigen geweigerd werden.*

50. *Het valt deze leden dan ook op dat de Staatssecretaris ervoor kiest om gemeenten tien maanden de tijd te geven om de nieuwe geharmoniseerde regelgeving door te voeren in hun gemeente. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom voor deze termijn gekozen is? Kan er niet zonder overgangstermijn gewerkt worden? Of kan er tenminste met een kortere termijn gewerkt worden, zodat aan de nu bestaande onduidelijkheid zo snel mogelijk een einde komt?*

Gemeenten die op dit moment al beschikken over milieuzones krijgen tot uiterlijk 1 oktober 2020 de tijd voor de omzetting naar de nieuwe geharmoniseerde systematiek. Deze overgangstermijn zorgt voor

desbetreffende gemeenten voor de noodzakelijke tijd voor vaststelling van nieuwe verkeersbesluiten, de vervanging van oude door nieuwe verkeersborden en het informeren van de wegebruiker. Een kortere overgangstermijn zal bij deze gemeenten leiden tot uitvoeringsproblemen.

*51. De leden van de SP-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat gemeenten in de toekomst de mogelijkheid krijgen om hun stadsdistributie emissievrij te maken. De leden stellen nog wel vraagtekens bij de datum van 2025. Wordt in het voorliggend voorstel de mogelijkheid geboden om te ambitieus ingeschatte ontwikkelingen op het gebied van elektrische bedrijfs- en vrachtwagens bij te stellen? Zo nee, hoe wil de Staatssecretaris gaan voorkomen dat door overambitieuze gemeentebesturen ondernemers en zelfstandigen zonder personeel (zzp), die een voertuig nodig hebben voor hun werkzaamheden, het werken onmogelijk wordt gemaakt?*

De introductie van de nul-emissie zone komt voort uit de afspraken zoals die in gang zijn gezet in het kader van de green deal Zero Emissie Stadslogistiek en daarnaast geconcretiseerd zijn in het ontwerp Klimaatakkoord. Hierbij wordt voorzien in diverse maatregelen die voldoende waarborg moeten bieden dat de kleine ondernemer niet onevenredig hard getroffen wordt door de invoering van een ZE-zone. Zo zijn in het kader van het ontwerp Klimaatakkoord financiële middelen vrijgemaakt om een ondernemer gedeeltelijk tegemoet te komen voor de hogere aanschafkosten van een elektrische bestel- of vrachtauto. Of de maatregelen voldoende zijn is echter mede afhankelijk van andere ontwikkelingen zoals het aanbod van nieuwe en tweedehandse elektrische bestelauto's en de prijsontwikkeling daarvan. Daarom zal in 2022 een evaluatie plaatsvinden.

*52. De Staatssecretaris benoemt daarnaast bij de nul-emissiezone expliciet dat het gaat om bedrijfs- en vrachtwagens en niet om personenwagens. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris daarmee expliciet de plannen van bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam, die op termijn alleen nog maar elektrische wagens binnen de ring wil toelaten, onmogelijk maakt?*

Zie antwoord op vraag 23.

*53. De leden van de SP-fractie constateren dat voertuigen van gehandicapten een ontheffing kunnen krijgen. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris voornemens is om deze aanvraag legesvrij te maken, zodat mensen die toch al vaak extra kosten hebben, niet nog verder op kosten worden gejaagd.*

Voor rolstoel toegankelijke voertuigen zijn vrijgesteld en hoeven dus geen ontheffing aan te vragen of leges te betalen. In overleg met de gemeenten die een milieuzone voor personen- en bestelwagens invoeren zal er een praktische werkwijze komen voor de aanvraagprocedure voor de overige aangepaste voertuigen van gehandicapten. Het is nu nog niet duidelijk waar de ontheffing moet worden aangevraagd en hoe er wordt omgegaan met eventuele kosten voor de aanvraag.

*54. De leden van de SP-fractie constateren dat de Staatssecretaris stelt dat het Belgisch parlement het mogelijk heeft gemaakt dat er automatisch op hun voertuigen wordt gehandhaafd, en dat ook de Duitse Staatssecretaris dit mogelijk lijkt te willen maken. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe gehandhaafd kan worden op voertuigen waarbij dat nog niet automatisch kan? Moeten deze voertuigen een sticker aanschaffen waardoor in een oogopslag duidelijk is in welke categorie zij vallen, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk de werkwijze is?*

Indien een voertuig niet automatisch kan worden gecontroleerd, is het alternatief staande houding, waarbij de milieukeurmerken van het voertuig kunnen worden gecontroleerd aan de hand van de kentekencard. Er is voor gekozen om niet met vignetten te werken. Daarmee zouden heel veel automobilisten worden gedwongen tot het aanschaffen van een dergelijk vignet. De keuze om niet met vignetten te werken onderstreept wel het belang van inzage in de milieukeurmerken van voertuigen door toegang tot de buitenlandse kentekenbestanden.

*55. De leden van de SP-fractie willen ook weten hoe de Staatssecretaris er voor gaat zorgen dat er geen oneerlijke concurrentie ontstaat tussen voertuigen uit Nederland of andere landen waarbij automatisch gehandhaafd kan worden en voertuigen uit landen waarbij dat (nog) niet kan. Deze leden zien namelijk dat die situatie zich nu al voordoet bij de Rotterdamse haven, waarbij Nederlandse vrachtwagens aan strenge eisen moeten voldoen, terwijl hun buitenlandse concurrenten met (zwaar) vervuilende vrachtwagens vrijwel ongecontroleerd door kunnen rijden.*

Zie antwoord op vraag 10.