

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/144237

Uw kenmerk
2018Z06932

Datum 5 juli 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Ziengs en
Remco Dijkstra (beiden VVD) over harmonisatie van
milieuzones

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen van de leden Ziengs en Remco Dijkstra (beiden VVD) over het bericht¹ 'Wirwar van gemeentelijke milieuzones groeit' (ingezonden 13 april 2018).

Vraag 1

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat tot minstens 1 januari 2020 een wirwar van milieuzones blijft bestaan?

Antwoord 1

Ja, die mening deel ik. Het is ook daarom dat ik de Tweede Kamer op 29 juni jongstleden een brief² heb gestuurd met daarin de contouren voor harmonisering van milieuzones.

Vraag 2

Is het mogelijk, aangezien individuele steden milieuzones willen instellen per 1 januari 2019, om per 1 januari 2019 uniforme regels te hebben vanuit de Rijksoverheid?

Antwoord 2

Nee, dat is formeel nog niet mogelijk omdat ik voor de harmonisering het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 moet aanpassen. Ik heb met gemeenten die vóór 2020 een nieuwe zone willen inrichten, afgesproken dat zij vooruitlopend op de harmonisatie al volgens dit systeem kunnen gaan werken.

Vraag 3

Wat is uw plan van aanpak rondom de communicatie naar de automobilist wat betreft verschillende milieuzones?

¹ De Volkskrant, 12 maart 2018, 'Wirwar van gemeentelijke milieuzones groeit'
(<https://www.volkskrant.nl/economie/wirwar-van-gemeentelijke-milieuzones-groeit-automobilist-kan-maastricht-straks-alleen-nog-met-milieusticker-in~a4580433/>)

² IENW/BSK-2018/135480

Antwoord 3

De communicatie rondom de milieuzones regel ik in goed overleg met de gemeenten en overige belanghebbenden. Het is voor mij van belang dat het voor de automobilist volstrekt helder is waar hij wel en niet mag komen. Het geharmoniseerde systeem gaat hier zeker bij helpen. Ik wil automobilisten op de APK-brief en via een app informeren over de Euroklasse waar hun voertuig toe behoort.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het beter is om te stoppen met deze wirwar aan milieuzones totdat uniforme regels zijn vastgesteld?

Antwoord 4

Ik vind het van belang dat gemeenten ook nu al kunnen beschikken over dit instrument om de luchtkwaliteit te verbeteren. Tot het moment dat het geharmoniseerde systeem van kracht wordt, kunnen de huidige milieuzones in huidige vorm blijven bestaan. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 2 heb ik met gemeenten afgesproken dat eventuele nieuwe zones vooruitlopend op de harmonisatie al volgens het nieuwe systeem gaan werken.

Vraag 5

Hoe vertaalt zich dit naar de inwoners, bezoekers en de ondernemers? Kan het zo zijn dat door lokale, strengere eisen van gemeenten, inwoners niet meer het centrum in mogen met een bepaalde auto, maar na 1 januari 2020 weer wel omdat dan wellicht de uniforme regelgeving anders is?

Antwoord 5

Per 1 januari 2020 zijn er twee keuzemogelijkheden voor gemeenten. Tussen 2020 en 2025 kan een gemeente voor dieselpersonen- en dieselbestelwagens kiezen voor een "gele" of "groene" milieuzone. In de gele milieuzone worden alle dieselvoertuigen met Euroklasse 3 of hoger toegelaten. In 2020 gaat het om voertuigen van 20 jaar en ouder. In de groene milieuzone worden alle dieselvoertuigen met Euroklasse 4 of hoger toegelaten. In 2020 gaat het om voertuigen van 15 jaar en ouder. Het is met dit systeem niet mogelijk dat voertuigen die nu geweerd worden, per 1 januari 2020 weer toegang tot de milieuzone hebben.

Vraag 6

Is hier dan geen sprake van verkwisting van financiële middelen, bijvoorbeeld door het instellen van kostbaar cameratoezicht of infrastructurele maatregelen die gemeenten nemen? Als u binnenkort in gesprek gaat, gaat u de betreffende gemeentebesturen ook expliciet kenbaar maken dat ze geen steun of bijdrage kunnen verwachten als ze zelf willens en wetens strengere eisen voorschrijven? Zo ja, bent u bereid dit zwart-op-wit te bekrachtigen?

Antwoord 6

Er worden in de huidige milieuzones geen strengere eisen gehanteerd dan in het toekomstige geharmoniseerde systeem.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het onbehoorlijk bestuur is van gemeenten en rijksoverheid om zo met haar burgers om te gaan?

Antwoord 7

Bij de harmonisatie van milieuzones ga ik uit van een eenduidig en helder systeem van milieuzones dat op een effectieve manier bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Ik wil daarover, ook in de periode naar 2020, duidelijk met de automobilist communiceren.

Vraag 8

Deelt u de mening dat een gemeente zorgvuldig moet onderbouwen waarom, waar en hoe zij een milieuzone wenst en dat deze altijd onafhankelijk getoetst moet kunnen worden door een rechter?

Antwoord 8

Ja, die mening deel ik en komt overeen met de huidige praktijk. Het verkeersbesluit dat ten grondslag ligt aan de milieuzone staat immers open voor bezwaar en beroep.

Vraag 9

Betekent uw stelling dat het aan de gemeenten is om de belangen en effecten van de milieuzones af te wegen dat u uw handen er volledig vanaf haalt? Hoe kunt u een uniforme bebording voorstellen als u niet in staat bent de belangen en effecten van de milieuzones af te wegen?

Antwoord 9

Om zo effectief mogelijk bij te dragen aan verbetering van de luchtkwaliteit sluit het systeem aan bij de milieukeurmerken (NOx- en fijnstofuitstoot) van de voertuigen. Daartoe heb ik de RDW gevraagd om de kentekendatabase voor oudere voertuigen om te zetten naar Euroklasse en deze zo nodig te achterhalen. Als de Euroklasse niet meer achterhaald kan worden, dan wordt deze toegewezen op basis van de Datum Eerste Toelating (DET) van het voertuig. Hierbij krijgen alle voertuigen met een DET die na de ingangsdatum voor nieuwe voertuigtypes van de nieuwe Euronorm ligt, het voordeel van de twijfel. Deze voertuigen krijgen de hogere Euroklasse toegewezen. Op deze manier krijgt de automobilist niet te maken met onnodig strenge eisen en onduidelijkheid.

Vraag 10

In hoeverre dienen gemeentebesturen hun voornemens te onderbouwen? In hoeverre vallen diverse rechtszaken te voorkomen? Wat is de schade voor het openbaar bestuur als colleges van burgemeester en wethouders later teruggefloten moeten worden door de rechter die zal toetsen op proportionaliteit?

Antwoord 10

Het verkeersbesluit dat ten grondslag ligt aan de milieuzone moet een onderbouwing bevatten waarom een milieuzone wordt ingesteld. Een dergelijk besluit staat altijd open voor bezwaar en beroep.

Vraag 11

Hoe gaat u gemeenten oproepen te stoppen met het uitbreiden van milieuzones tot aanvullende maatregelen, en dus de uniforme regelgeving, bekend zijn? Wanneer vallen deze precies te verwachten en wat is het proces dat daarbij doorlopen moet worden?

Antwoord 11

In het kader van het landelijk overleg heb ik met de gemeenten gesproken over de periode tot 1 januari 2020. Ik heb met gemeenten die vóór 2020 een nieuwe zone willen inrichten, afgesproken dat zij vooruitlopend op de harmonisatie al volgens dit systeem gaan werken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/144237

Vraag 12

Kunt u de vragen uitvoerig en stuk voor stuk beantwoorden?

Antwoord 12

Ja.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer