

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 87

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2008

Hierbij stuur ik u de studie «Een jaar milieuzones vrachtverkeer» dat een evaluatie geeft van de effectiviteit van milieuzones voor vrachtauto's in het eerste jaar na de opening van de eerste milieuzone op 1 juli 2007.¹ In de brief van 13 juni jl. (31 305, nr. 37) heeft het kabinet u de resultaten van deze studie reeds in het vooruitzicht gesteld.

In ons land hebben de organisaties voor het goederenvervoer TLN, EVO en KNV, een twintigtal gemeenten, de VNG, en het rijk zich verbonden aan het convenant «Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering». In dat convenant zijn afspraken gemaakt over een landelijk uniform toegangsregime en staan spelregels voor een zorgvuldige besluitvorming over milieuzones voor vrachtauto's. Het instellen van milieuzones voor vrachtauto's betreft een gemeentelijke bevoegdheid. Mijn ministerie vervult hierin een coördinerende functie.

Inmiddels zijn in negen steden milieuzones voor vrachtauto's ingesteld, te weten in Amsterdam, Breda, Den Haag, Eindhoven, 's Hertogenbosch, Maastricht, Rotterdam, Tilburg en Utrecht. De milieuzone voor vrachtauto's is een belangrijk instrument om invulling te geven aan de gemeentelijke verantwoordelijkheid om tijdig aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit te voldoen, zoals is afgesproken in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In het convenant is ook afgesproken om de effectiviteit van deze milieuzones jaarlijks de evalueren. De bijgesloten rapportage bevat de bevindingen van de eerste evaluatie. Ik heb ervoor gekozen om het Expertisecentrum milieuzones, dat door de gezamenlijke convenantpartijen is opgericht als onafhankelijke kennisverstrekkende en ondersteunende instantie en welke bij SenterNovem is ondergebracht, als opdrachtgever voor deze evaluatie te laten fungeren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De resultaten van de effectevaluatie laten zien dat de milieuzones hun vruchten afwerpen. Het blijkt dat het vrachtopark dat binnen de milieuzones

zone rijdt schoner is dan het vrachtautopark dat daarbuiten rijdt: het aandeel nieuwe vrachtauto's (Euro4 of Euro5) is duidelijk hoger en relatief veel vrachtauto's hebben een roetfilter.

Het onderzoek geeft ook aan dat het effect van de milieuzones nog niet tot volle wasdom is gekomen, waarvoor een aantal duidelijk aanwijsbare redenen te geven is:

- Ten eerste is het merendeel van de milieuzones korter dan een jaar van kracht. Op 1 juli 2007 had Utrecht de primeur, in het najaar van 2007 gevolgd door een aantal andere gemeenten. Den Haag stelde op 16 april van dit jaar zijn milieuzone in en Amsterdam volgde op 9 oktober jl.
- De handhaving is niet meteen van start gegaan. In overleg met de vervoerders is besloten om gedurende een gewenningsperiode van ca. 3 tot 6 maanden alleen waarschuwingen en voorlichtingsmateriaal uit te delen aan vervoerders die in overtreding waren. Daarnaast is per 1 mei jl. de boete voor overtreding van de milieuzone door het OM verhoogd naar 150 euro, waardoor er vanaf dat moment een grotere prikkel is ontstaan om te voldoen aan de toegangseisen.
- Zoals is afgesproken in het convenant wordt een tijdelijke ontheffing verleend voor vrachtauto's waarvoor geen gecertificeerd roetfilter beschikbaar is. Bij de start van de milieuzones was de beschikbaarheid van roetfilters nog niet optimaal, maar als gevolg van de subsidie-regeling voor roetfilters is dit in de loop van de evaluatieperiode aanmerkelijk verbeterd.

Deze resultaten vragen om een genuanceerd oordeel. We hebben hier te maken met een geheel nieuwe maatregel waarvan gedurende deze evaluatieperiode de invoering nog in volle gang was. In feite komt deze evaluatie dus te vroeg om een eindoordeel te kunnen geven over de effectiviteit van milieuzones voor vrachtauto's. Het is mijn verwachting dat het geplande evaluatiemoment in de zomer van 2009 hierover een veel beter beeld zal geven. Daarbij ben ik optimistisch over de effecten die we dan zullen zien. Dit optimisme baseer ik op de volgende ontwikkelingen:

- De milieuzones zullen dan al gedurende langere tijd gehandhaafd zijn. Van de huidige negen steden met een milieuzone voor vrachtauto's zal Amsterdam als laatste vanaf 9 januari a.s. overgaan tot het beboeten van overtreders. Daarnaast hebben gemeenten aangekondigd intensiever te gaan handhaven, waarbij vooral de grote steden in de loop van 2009 zullen overgaan tot de inzet van systemen voor automatische kentekenherkenning. Amsterdam heeft onlangs hiervoor een openbare aanbesteding gepubliceerd.
- Door de subsidieregeling voor roetfilters is de beschikbaarheid van roetfilters inmiddels dusdanig groot dat het aantal langdurige ontheffingen aan vrachtauto's waarvan tot nu toe niet bekend was of er een roetfilter voor beschikbaar is, vanaf 1 januari 2009 sterk zal afnemen.

Gezien deze ontwikkelingen kom ik tot de conclusie dat de gemeenten goed op weg zijn met milieuzones voor vrachtauto's als bijdrage aan het tijdig voldoen aan de luchtkwaliteitopgaven van het NSL.

Afsluitend wil ik u informeren over een onderzoek dat in opdracht van mijn ministerie is gestart om de effecten van lokale luchtkwaliteitsmaatregelen in het verkeer, waaronder de milieuzones, op de gezondheid van omwonenden te bepalen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door het IRAS, in samenwerking met het RIVM en de lokale GGD's. De resultaten hiervan zullen in 2011 beschikbaar komen.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer