

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 105

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 februari 2009

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (Christen-Unie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (Christen-Unie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 15 januari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 augustus 2008 inzake antwoorden op Kamervragen over de voortgang van het convenant milieuzonering bestelauto's (31 305, nr. 69);**
- **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 oktober 2008 inzake het instellen van milieuzones voor vrachtauto's (31 305, nr. 83);**
- **brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 10 november 2008 inzake studie «Een jaar milieuzones vrachtverkeer» (31 305, nr. 87).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager

Griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Aan de orde is het algemeen overleg met de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat. Het onderwerp van dit overleg betreft milieuzonering en stedelijke distributie, alsmede de op de agenda vermelde stukken.

Ik stel de leden voor, een spreektijd van vier minuten per fractie te hantieren. Wij zullen daar de hand aan houden, zodat wij tijdig de vergadering kunnen afronden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik val met de deur in huis: het is met de milieuzones een rotzooi. De VVD-fractie ervaart dat gemeenten maar wat doen. Milieuzones worden ingesteld zonder dat er goed over wordt nagedacht. Ze zijn enigszins onderdeel van de milieugekte her en der. Het

milieu is belangrijk, maar wij vinden dat eerst de feiten goed op een rij moeten worden gezet, de mogelijkheden moeten worden afgewogen, de gevolgen moeten worden berekend en dat daarna pas een besluit moet worden genomen. Hierbij moet worden gekeken naar wat een en ander betekent voor het milieu, voor luchtkwaliteit en geluid, voor bewoners, voor ondernemers die zijn gevestigd in de zone en natuurlijk ook voor ondernemers die in de zone diensten willen verlenen of goederen moeten afleveren.

Wat zijn de kritiekpunten van de VVD-fractie en op welke tien punten willen wij een reactie van het kabinet?

1. Waarom is het verrichten van een nulmeting van tevoren niet verplicht?
2. Waarom hoeven geen duidelijke doelstellingen te worden vastgesteld, evenmin als een berekening van de verschillende alternatieven?
3. Waarom wordt vaak geen of onvoldoende rekening gehouden met de ondernemers? Wat betekent instelling van de milieuzone voor hun mogelijkheden tot werken en voor de kosten die zij maken?
4. Waarom is, nadat de milieuzone is ingevoerd, niet een nieuwe meting verricht teneinde te bekijken of de doelstelling is bereikt?
5. Waarom wordt niet beter gecommuniceerd voordat wordt begonnen met een milieuzone? Waarom wordt niet duidelijk aan alle betrokkenen bericht om welke reden een milieuzone wordt ingesteld en hoe de regeling werkt?
6. Wordt het niet tijd om in te grijpen teneinde meer uniformiteit bij het gemeentelijk handelen te bereiken? Per gemeente worden verschillende eisen gehanteerd: de ene gemeente betreft bestelauto's erbij en de andere niet; sommige gemeenten halen de personenauto's erbij; er zijn grote verschillen in het ontheffingenstelsel; de venstertijden sluiten niet op elkaar aan; bij de handhaving is een grote variëteit aan mogelijkheden; de handhaving sluit ook niet altijd aan op de RDW-gegevens.
7. Het is onjuist dat sommige gemeenten het stelsel zodanig inrichten dat de eigen ondernemers worden bevoordeeld ten opzichte van de bezoekende ondernemers.
8. Het is evenzeer onjuist dat het een regeling is waaraan Nederlandse vrachtauto's moeten voldoen, terwijl buitenlandse vrachtauto's die in Nederland rondrijden, nergens mee te maken hebben.
9. Als er eisen worden gesteld moeten ook faciliteiten worden geboden. Waarom is er nog geen sloopregeling voor bestelauto's?
10. Wij vinden de afschrijvingstermijnen in de huidige regelingen niet reëel.

Het kabinet moet het allemaal heel snel op een rijtje zetten. Het moet duidelijkheid verschaffen op bovengenoemde tien punten en het moet ingrijpen. De VVD-fractie vindt dat er een landelijk kader moet komen voor zowel metingen als monitoring en evaluatie, uniforme eisen aan voertuigen en venstertijden en een financiële compensatieregeling, waaronder een sloopregeling.

Krappe venstertijden lijken leuk, maar geven een veel sterkere concentratie en overlast op een bepaald moment, op het terrein van zowel geluidsuitstoot als parkeerdruk. De VVD-fractie vindt daarom dat er redelijke venstertijden moeten zijn, zodat het bedrijfsleven zijn werk kan doen. Wij zijn grote voorstander van het werken met stille voertuigen en van de mogelijkheid tot vroege en late levering. Her en der is daarmee geëxperimenteerd; dat werkt goed. Waarom zorgen wij er niet voor dat daar veel meer mee kan worden gedaan?

In de gemeente Amsterdam zijn de parkeertarieven torenhoog. Deze tarieven vormen de nieuwe melkkoe voor gemeenten. De VVD-fractie vindt dat Amsterdam het echt te bont maakt door sommige auto-eigenaren een parkeervergunning te onthouden omdat hun auto niet aan

bepaalde milieueisen zou voldoen. Dat is een oneigenlijk gebruik van het parkeervergunningensysteem. Bovendien is het een dom gebruik van het systeem, omdat men alleen maar CO₂-uitstoot meet. Als je iets aan de luchtkwaliteit wilt doen, moet je echter naar de uitstoot van NO_x en fijnstof kijken. Deze manier van handelen is een misbruik van het parkeervergunningensysteem. Bovendien is het een asociaal beleid, want vaak worden de mensen met een smalle beurs en een wat oudere auto gedupeerd. De ministers steunen toch geen onrechtvaardig en asociaal beleid? Kunnen zij niet ingrijpen in dit belachelijke gedrag van de gemeente Amsterdam?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had me al voorbereid op een robbertje «Amsterdam bashen».

Weet u echt wat er in Amsterdam is besloten? Kent u het Amsterdamse voorstel om met een milieuparkeervergunning te gaan werken? Wij praten immers niet over invoering in de hele stad, maar over een pilot van een half jaar in twee stadsdelen. Het gaat om een lijst naast een bestaande lijst. Iedereen kan op de normale manier meedoen. Het betreft 5% van het totale aantal parkeervergunningen. Een aantal van uw uitspraken klopt dus gewoon helemaal niet.

De heer **Aptroot** (VVD): U bagatelliseert natuurlijk het linkse gedrag van het gemeentebestuur, maar daar doet mijn fractie niet aan mee. Het gaat er ook niet om dat het een experiment van een beperkte tijdsduur is of dat het 5% van de parkeervergunningen betreft. Het gaat er gewoon om dat het Amsterdamse gemeentebestuur zegt: de ene aanvraag voor een parkeervergunning wordt netjes behandeld en de andere aanvraag belandt in een andere bak of onderop en de betrokken persoon kan een half of heel jaar wachten op een vergunning of krijgt deze helemaal niet. Mijn fractie vindt het niet fair dat op basis van weer een nieuwe eis vooral mensen met een oudere auto en een kleinere portemonnee hard worden getroffen. Overigens heeft dit beleid niets te maken met het beheersen van de luchtkwaliteit, want men kijkt alleen naar de CO₂-uitstoot. Dat kan dan wel met de ozonlaag en zo te maken hebben, maar niet met de uitstoot van NO_x en fijnstof. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft eerder duidelijk gezegd het niet te accepteren dat bepaalde auto's die de stad in willen, worden geweigerd. Ik roep het kabinet op om opnieuw stevig op te treden en een streep door deze belachelijke Amsterdamse plannen te halen, teneinde te voorkomen dat een bepaalde groep automobilisten wordt gediscrimineerd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Men moet rekenen met de CO₂-uitstoot vanwege het feit dat de wet om met de betere categorie te werken, nog niet klaar is. Eerlijk gezegd is dit een gemeentelijke bevoegdheid. Als u daar zo'n probleem mee hebt, moet u er gewoon voor zorgen dat bij de volgende gemeenteraadsverkiezingen dat de VVD meer invloed krijgt in Amsterdam, zodat het niet langer kan gebeuren.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat laatste advies is een heel goed advies. Ik sluit me graag aan bij het stemadvies van de PvdA-woordvoerder aan alle Amsterdammers die vinden dat het gemeentebestuur zijn inwoners goed moet behandelen. Laten ze allemaal op de VVD stemmen. Verder blijf ik bij mijn standpunt: ik vind het zo behandelen van eigen inwoners met wellicht een wat oudere auto – van vandaag op morgen zeggen: jij wordt gediscrimineerd, want jij krijgt geen parkeervergunning en die andere persoon, met die gloednieuwe grote auto van € 50 000 wel – niet acceptabel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de verkiezingsstrijd in het kader van de Europese verkiezingen kennelijk is begonnen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind wel dat de VVD-fractie zich moet verdiepen in de werkelijke voorstellen, want de samenvatting van de heer Aptroot klopt absoluut niet.

Voorzitter. Ik ben heel benieuwd naar de stand van zaken omtrent de sloopregeling. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat melden hoe het nu staat met de wetwijziging teneinde te komen tot milieuzones voor bestelauto's? De heer Aptroot zegt dan wel dat er milieuzones zijn voor bestel- en personenauto's, maar die zijn er niet. De wet waarin deze geregeld worden, is namelijk nog niet gereed. Op 20 augustus 2008 heeft de minister in antwoord op vragen van de heer Duyvendak de Kamer bericht dat de wet in oktober 2009 zal zijn aangepast. Klopt die planning nog steeds? Amsterdam en andere steden kunnen die milieuzones voor bestelauto's niet invoeren zolang de wet niet is gewijzigd.

De Kamer heeft een Uitvoeringstoets Emissieklassen van de RDW ontvangen. Deze heeft een advies, bestaande uit drie onderdelen, uitgebracht. Zijn al deze onderdelen uitgevoerd?

Evenals de heer Aptroot wil ik weten hoe op dit moment de regels voor het instellen van milieuzones voor vrachtauto's precies luiden. Wij werken met convenanten; dat vinden wij ook allemaal een heel goede manier – deze tellen niet mee voor nieuwe regeltjes en voor nieuwe administratieve lasten – maar deze kunnen ook veel onduidelijkheid opleveren. De Commissie Stedelijke Distributie (CSD) heeft een referentiemodel opgesteld. In eerste instantie begreep ik dat dit heel goed werd toegepast en dat men er tevreden over was, maar ondertussen heb ik van organisaties vernomen dat gemeenten zich helemaal niet aan dat referentiemodel houden. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat hierover opheldering verschaffen?

Soms is de PvdA-fractie het zelfs helemaal eens met de VVD-fractie, in dit geval over de venstertijden. In het kader van de verkeersveiligheid vraag ik mij af waarom wij nu juist venstertijden hanteren op het moment dat de meeste kinderen naar school gaan; daarbij moet ook worden gedacht aan vrachtauto's en hun dode hoek. Bovendien zal op termijn het spitstarief bij de kilometerbeprijzing om de hoek komen kijken, want met de venstertijden «dwingen» wij distributeurs om volgens het spitstarief te rijden. Zij hebben dan geen keuze. Hoe staat het met de PIEK-pilots over de invoering van de dagranddistributie? Ik heb begrepen dat deze eigenlijk afgerond waren. Gaan wij er toch mee door?

Welke opdracht heeft de Ambassadeur Stedelijke Distributie meegekregen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie wil vanmiddag drie thema's aan de orde stellen.

Een highlight – je zou het ook een dieptepunt kunnen noemen – betreft de milieuzones voor vrachtauto's. Wij zijn daar een groot voorstander van. Het kan heel goed werken, maar in zijn huidige vorm is het systeem zo lek als een mandje. De milieuzones voor bestelbusjes moeten er zo snel mogelijk komen. De minister moet voorbereidingen treffen om milieuzones voor personenauto's mogelijk te maken; mevrouw Roefs sprak daar al over.

Er bestaan natuurlijk al milieuzones voor vrachtauto's; het kabinet vindt enigszins zelfgenoegzaam dat het goed bezig is. Als vrachtauto's echter door de zones rijden, is de controle niet optimaal – dan druk ik mij nog heel genuanceerd uit – en als er dan al wordt gecontroleerd, varieert de aanwijzing van een standje tot een boete. Er wordt dus zeer verschillend met de aanwijzingen omgegaan. Bovendien hebben wij nog te maken met creatief boekhouden, want het maximale resultaat van de controle om niet wordt meegeteld in de luchtkwaliteitsberekeningen. Het kabinet weet natuurlijk net zo goed als ik dat zo'n berekening toch wel iets te ruig gaat. Rond de kerstdagen – dat is dus heel recent – heeft Milieudefensie in zes steden met milieuzones nummerborden van vrachtauto's genoteerd en

opgezocht hoe schoon die auto's waren. Uit dat onderzoek blijkt dat gemiddeld 33% niet op die plek had mogen rijden en dat de handhaving ernstig tekortschiet. Dat moet natuurlijk een stuk beter. Hoe gaat het kabinet dit oplossen? Er zijn natuurlijk oplossingen mogelijk: je kunt iets met nummerborden doen of strenger controleren. Nu gaat het echter niet goed genoeg.

De **voorzitter**: De heer Aptroot wil een interruptie plegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat ervaar ik altijd als een hoogtepunt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het toch heel bijzonder dat ik u hoogtepunten bezorg!

U hebt zo'n kritiek op de handhaving omdat mensen een standje of een boete krijgen. Als u dat niet goed vindt, wat wilt u dan? Denkt de GroenLinks-fractie meteen aan gevangenisstraffen? Gaat u al die vrachtauto's in beslag nemen? Wat vindt u nu verkeerd aan handhaving via standjes – een vermanend woord bij de eerste overtreding – en daarna boetes?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij zijn niet de VVD-fractie, dus ik zal niet voor levenslange gevangenisstraffen voor chauffeurs pleiten of voor een acute inbeslagneming en vernietiging van de vrachtauto's. Dat is natuurlijk volstreekte flauwekul.

U zult het toch wel met me eens zijn dat de handhaving niet goed verloopt, zoals ook uit het onderzoek van Milieudefensie blijkt en dat de maatregel fors wordt overtreden? Ik ken u als iemand die dat nooit goed vindt. U zegt altijd: regels zijn regels en die moet je handhaven. Dat gebeurt echter op dit moment onvoldoende.

Ik neem aan dat ik u aan mijn zijde vind op dit punt. Je kunt wel een standje geven, maar dat maakt te weinig indruk. Het boetebedrag verschilt ook enorm, van laag via midden tot hoog. Dat helpt dus onvoldoende. Als eenderde deel van de vrachtauto's de regels overtreedt, dan moet u het toch met mij eens zijn dat wij hier proberen de wet te handhaven in plaats van het goedpraten van het overtreden ervan? Ik zoek dus op dit punt in u een medestander en geen tegenstander, want wij bepalen natuurlijk niet voor de lol dat die vrachtauto's niet in die milieuzones mogen rijden. Het heeft alles te maken met de leefomgeving en met de gezondheid van de omwonenden.

De **voorzitter**: De heer Aptroot wil een vervolgvraag stellen. Ik verzoek hem het kort te houden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik krijg een heel lang antwoord van mevrouw Van Gent, maar geen antwoord op mijn vraag. Ik heb nu juist gevraagd wat de fractie van GroenLinks wil. Ik praat niet over zwaardere sancties, maar als mevrouw Van Gent standjes en boetes niet goed vindt, dan wil ik van haar weten wat zij dan wel wil.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U was het waarschijnlijk niet helemaal eens met mijn antwoord, maar ik kan daaraan toevoegen dat de milieukenmerken van vrachtauto's bij de RDW zijn geregistreerd en gekoppeld aan het nummerbord. Het lijkt mij dus heel makkelijk te controleren. De handhaving moet worden verbeterd en overtredingen moeten met forse boetes worden bestraft, zodat het niet het risico waard is om te worden betrapt omdat het toch weinig consequenties heeft. U begrijpt net zo goed als ik dat wij op die manier de wet niet kunnen handhaven. Mijn fractie is er namelijk wel voor om dat te kunnen doen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Brengt u dit onderwerp hier niet op de verkeerde tafel ter sprake? Als Amsterdam een milieuzone invoert, dan

moet Amsterdam deze ook handhaven. Moet u dit probleem niet bij wethouder Vos neerleggen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U begrijpt natuurlijk dat ik een intensief contact onderhoud met mevrouw Vos. Zij is er druk mee bezig. Ik vraag echter het kabinet dat ook te doen, want bij het creatieve boekhouden rekent het de resultaten van de milieuzones vrachtauto's maximaal mee bij de luchtkwaliteitberekeningen. Daarbij mag ik er dus wel van uitgaan dat de handhaving consequent wordt aangepakt. U bent het toch met mij eens dat overtreding door eenderde deel van alle vrachtauto's 33% te veel is?

Ik heb begrepen dat eigenlijk iedereen het er wel over eens is dat de milieuzones ook zouden moeten gelden voor de bestelbusjes. Dit zijn vaak oude auto's, die op diesel rijden. Ze zijn vies en het zijn er ook heel erg veel: in Nederland tuffen 900 000 stuks rond, tegen 150 000 vrachtauto's. Bij de bestelauto's valt dus een dikke winst te behalen. Nog wat meer cijfers: 40% van het roet in de stad is afkomstig van bestelauto's, evenals 25% van de NO₂-uitstoot en dat is ook ongezond uitlaatgas. Het is dus echt zaak dat er iets gebeurt.

Nu is het convenant tussen Rijk, gemeenten en vervoerders bijna klaar op het punt van de bestelbusjes. Het hangt echter op één punt, namelijk de beroemde, of beruchte, sloopregeling. Ik heb begrepen dat daar een patstelling is. Het lijkt me zinvol dat deze wordt doorbroken. De GroenLinks-fractie is niet echt voor het uitdelen van slooppremies, maar het convenant moet wel zo snel mogelijk worden ondertekend. Het gedoe over de sloopregeling houdt de boel veel te lang op. De sector heeft een potje van maar liefst 160 mln., dat wordt beheerd door Auto Recycling Nederland (ARN). Dit geld is afkomstig uit de verwijderingsbijdrage op auto's en busjes en is dus een soort statiegeld. De GroenLinks-fractie stelt voor eerst dat potje van 160 mln. – het is geen kleingeld – maar eens op te souperen, alvorens er weer met de rijksgeldbuidel wordt gezwaaid. Als dat potje leeg dreigt te raken, dan moet de verwijderingsbijdrage iets omhoog. Ook hier mag het principe van «de vervuiler betaalt» gelden. Je kunt niet altijd blijven blaffen en in de patstelling blijven op het punt van de sloopregeling en daarmee het punt van de bestelbusjes niet regelen. Je zou ook eens moeten doorbijten. Is het niet mogelijk om zo rond 21 maart – aan het begin van de lente wordt alles weer groen – deze groene maatregel te effectueren?

De GroenLinks-fractie is voorstander van het instellen van milieuzones voor personenauto's. Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Roefs. Met name de gemeente Amsterdam is daarmee bezig. Minister Eurlings heeft gezegd dat de Wet personenvervoer moet worden aangepast teneinde de RDW de bevoegdheid te geven in zijn bestanden een koppeling te maken tussen kentekens van auto's en hun milieukeurmerken, net zoals dat nu voor vrachtauto's wordt gedaan. De GroenLinks-fractie vindt dat een enigszins mal verhaal, maar wij willen dan wel van de minister weten of hij stevig bezig is met de voorbereiding van zo'n wetswijziging. Wanneer mag de Kamer deze verwachten? Wordt er een beetje doorgewerkt? Dit mag natuurlijk niet worden getraïneerd.

Steeds wordt gezegd dat de lucht schoner wordt. De GGD Amsterdam meet al zes jaar heel consequent de luchtkwaliteit in de stad. Gedurende die zes jaar zijn geen verbeteringen opgetreden. De grote steden vormen een knelpunt en wij moeten samen keihard aan een oplossing werken. Ik mag hopen dat het kabinet dit probleem net als de GroenLinks-fractie zeer serieus neemt, want het moet echt beter.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik kan mijn bijdrage relatief kort houden, want veel vragen zijn al gesteld. Bovendien heeft een groot deel van wat oorspronkelijk op de agenda van dit algemeen overleg stond, een plek gekregen in een ander debat. Ik wil me nu dus voornamelijk beperken tot

de vrachtauto's en de sloopregeling – ik sluit me aan bij de vragen van de collega's – want vandaag moet helderheid worden verschaft over de stand van zaken, de visie van het kabinet en het gehanteerde tempo.

De SP-fractie vindt het prima dat getest wordt met milieuzonering. Ik bespeur echter weinig haast bij het kabinet. Ik vind dat jammer. Het weren van veel vrachtverkeer kan zeker een positief effect hebben op de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving. De SP-fractie ziet de kansen hiervoor en hoopt dat het kabinet deze kansen en de urgentie ook ziet. Zijn de ministers bereid spoed te betrachten en met name met landelijke regels te komen? Tijdens het vorige overleg heeft mijn fractie aangegeven niet te zitten wachten op een lappendeken in heel Nederland, zodat men niet weet welke regels in welke stad precies gelden. Dan krijg je dus het verhaal van de stickers op de voorruit. Als je dan in veel steden komt, is straks je voorruit volgeplakt met stickers. Niemand, in ieder geval de SP-fractie niet, zit daar op te wachten.

Wij vinden dat voor de langere termijn milieuzonering natuurlijk niet dé succesformule is. Dat is namelijk vooral het toelaten en het stimuleren van schone voertuigen. Nederland moet op dat punt – daarbij kijk ik vooral de ministers aan – een aardige vuist maken: in Europees verband moet meer haast worden gemaakt met het toelaten van schone voertuigen. Tijdens de buitenlandse excursie van de vaste commissie hebben wij een enorm verschil gezien tussen Duitsland en Zweden op het punt van hoe snel men wil overgaan op schonere motoren. Daar is natuurlijk voor de toekomst zeer veel winst te behalen. Ik kan niet vaak genoeg benadrukken dat ik hoop dat het kabinet zich met volle aandacht daarvoor inzet.

De SP-fractie heeft waardering voor het feit dat Amsterdam met veel ideeën en voorstellen komt. De gemeente moet natuurlijk wat. Het is niet zomaar een hobby van wat mensen, maar is, terecht, ingegeven door het feit dat al jarenlang tevergeefs wordt gewerkt aan een betere luchtkwaliteit. Dat ik het niet eens ben met alle Amsterdamse voorstellen, is een discussie die wij op detailniveau met elkaar kunnen voeren, maar dat neemt niet weg dat voorrang moet worden gegeven aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in onze hoofdstad. Overigens zal dit probleem ook voor andere steden gelden, maar ik stel voor dat wij de discussie even beperken tot Amsterdam. Vandaag de dag moet je voorzichtig zijn met de uitspraak «geen woorden, maar daden», maar ik hoop dus dat het kabinet niet alleen met woorden maar vooral met daden laat zien dat het ze wat waard is en dat Amsterdam die specifieke maatregelen – de SP-fractie zit daar soms ook niet op te wachten – die het nodig heeft om te komen tot een betere luchtkwaliteit, kan treffen. Ik hoop dat ik dat gevoel wel overhoud aan het overleg van vandaag.

De collega's Aptroot en Roefs voerden een interruptiedebatje over de perikelen omtrent de parkeervergunningen. In wezen zit de SP-fractie daar ook niet echt op te wachten. Ik deel de mening dat met de huidige regelingen en voorzieningen niet iedereen in staat is om een dure, schone auto aan te schaffen. Ik heb er veel moeite mee om dit voor mensen onmogelijk te maken als de alternatieven niet goed zijn geregeld. Ik weet dat er proeven worden gehouden en dat er naar wordt gekeken, maar ik hoop toch dat enige voorzichtigheid wordt betracht. Dit zijn namelijk niet de manieren die mijn fractie als eerste wil zien om tot verbetering van de luchtkwaliteit te komen.

De heer **Van Heugten** (CDA): U refereerde aan de maatregelen die Amsterdam moet treffen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Vindt u het dan niet merkwaardig dat Amsterdam wel een aantal maatregelen neemt die in het algemeen de burgers en bedrijven geld kosten en de gemeente relatief weinig, maar dat de gemeente, als puntje bij paaltje komt, afhaakt om een initiatief om de vrachtram – dit is een goed initiatief dat in Amsterdam is uitgewerkt – in de benen te houden en financieel te ondersteunen?

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het lastig die vraag te beantwoorden, omdat ik de details onvoldoende ken. Ik zeg niet meteen ja of nee, want dan moet ik daar eerst meer over weten.

In het vorige overleg heb ik ook al aangegeven dat je aan de ene kant dit soort maatregelen neemt, maar dat je aan de andere kant heel graag zeer veel maatregelen neemt om nog meer kolenopslag naar Amsterdam te halen. Ik zie die tegenstrijdigheden in het beleid. Dat is echter een verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur van Amsterdam en hun controlerende mensen, waaronder die van de SP die hun controlerende taak stevig uitvoeren. Dit kabinet zou bijvoorbeeld veel meer haast moeten maken met het creëren van veel beter openbaar vervoer naar Amsterdam in plaats van al die snelwegen richting Amsterdam te verbreden. Dat scheelt honderdduizenden auto's per maand naar Amsterdam, die daar dan ook niet hoeven te worden geparkeerd. Ik heb al een beetje van de minister begrepen dat hij overweegt een fantastische spoedprocedure op te tuigen om veel sneller en veel beter nog meer modern openbaar vervoer naar Amsterdam te regelen. Ik hoop dat dat ongeveer een goede vertaling van zijn voornemens is.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Er is een convenant gesloten tussen Rijk, gemeenten en het transporterende bedrijfsleven om schonere vrachtwagens en milieuzones in te voeren en te stimuleren. Twee zaken zijn belangrijk: alleen milieuzones waar het aantoonbaar nodig is en een uniforme regeling, zodat als het ooit wordt ingevoerd het in heel Nederland hetzelfde is geregeld.

Het thans voorliggende ontwerpbesluit regelt inderdaad uniform dat een milieuzone aan hetzelfde bord herkenbaar is, waaraan gelijke eisen zijn verbonden. Dat is goed. De vraag is echter hoe wordt voorkomen dat gemeenten milieuzones invoeren op plaatsen waar dat niet strikt noodzakelijk is. De CDA-fractie wil voorkomen dat straks iedere gemeenteraad bij ieder bordje «bebouwde kom» een bordje «milieuzone» eronder hangt en bij «einde bebouwde kom» een bordje «einde milieuzone». Dat is lekker makkelijk en goedkoop – dan heb je voor de vorm iets voor het milieu gedaan – maar zo is het niet afgesproken in het convenant. Hoe gaan wij daarmee om? Wat is de rol van het kabinet? Hoe kan het kabinet ervoor zorgen dat conform het convenant alleen waar nodig milieuzones worden ingesteld?

De Kamer heeft een effectstudie ontvangen. Er is onderzocht wat een jaar milieuzones heeft opgeleverd. Iedereen is het erover eens dat je eigenlijk nog helemaal niet kunt beoordelen wat het heeft opgeleverd: er is nog niets berekend en er is nog niets nagemeten. Geen enkele gemeente die vooraf een verwachting heeft berekend, heeft dat achteraf gecontroleerd. De minister van VROM erkent dat het moeilijk is op dit moment de effecten te meten. Inmiddels is een aantal rekenmodellen en normen gewijzigd. In de oude rekenmodellen was de NO_x-norm gesteld op vijf meter vanaf de wegrand; thans is deze gesteld op tien meter vanaf de wegrand. Dat betekent dat zeer veel overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnorm niet langer bestaan. Hoe gaan wij daarmee om en kan de minister aangeven hoe zij eenduidigheid in de overschrijdingsberekeningen en de actualiteit van de modellen zal hanteren?

De minister van VROM heeft aangekondigd dat zij nog onderzoek wil laten doen naar de gezondheidseffecten van lokale luchtkwaliteitsmaatregelen in het verkeer. Wat is daar de toegevoegde waarde van? Wij hebben in de Kamer kortgeleden uitgebreid gesproken over gevoelige bestemmingen en luchtkwaliteit; de Gezondheidsraad heeft hierover advies uitgebracht. Wat moet het nieuwe onderzoek hieraan toevoegen?

Een heel belangrijk punt zijn de economische effecten van de milieuzone. Wat kost het het bedrijfsleven om de lucht in de steden op een aantal plaatsen een fractie schoner te krijgen? Er is nog geen onderzoek verricht naar deze economische effecten. Wanneer en hoe gaat de minister dat

doen? Mijn fractie vindt dit een belangrijk punt. Vorige week was ik bij een transportondernemer die aangaf dat bij de invoering van de milieuzone wordt gerekend met gemiddelde afschrijvingstermijnen, waarop een ondernemer dan kan anticiperen. Het kenmerk van gemiddelden is echter dat de helft erbinnen valt en de helft erbuiten. Deze transportondernemer rekende mij voor dat hij de vrachtwagen die hij acht jaar geleden heeft gekocht, nu vervroegd moet inruilen en daardoor een verlies van € 50 000 moet afboeken. Dat moet hij dus doen in een tijd dat hij bij de bank moet vragen om een krediet voor de financiering van een nieuwe schone Euro5-auto. Ik geef het u te doen wat je dan bij de bank moet zeggen. Hoe zijn wij dus bezig met de invoering van de milieumaatregelen en de economische effecten die daarbij een rol spelen? De CDA-fractie wil dat de minister antwoordt op deze vragen en op de vraag hoe wij daar rekening mee gaan houden geeft, voordat de effecten worden onderzocht. Het ontwerpbesluit regelt een generieke vrijstelling voor Defensiemateriaal. Ik vind dat op zich heel logisch, maar er zouden meer generieke vrijstellingen moeten komen. De hulpdiensten, brandweerauto's en politievrachtwagens moeten ook worden vrijgesteld. Het mag niet gebeuren dat straks ieder Nederlands brandweerkorps nieuwe wagens moet aanschaffen omdat de milieuclassificatie niet langer klopt. Dat geldt ook voor oldtimers: auto's en vrachtauto's ouder dan 25 jaar moeten generiek worden uitgezonderd van de milieuzone. Dat kan heel gemakkelijk via de kentekenserie worden opgelost.

De heer **Aptroot** (VVD): U wilt zeer veel uitzonderingen. Dat lijkt altijd bijzonder sympathiek. Het zijn echter het bedrijfsleven en de ondernemers die het meest worden getroffen door de milieuzonering. Zij moeten aan eisen voldoen en u vindt dat al die overheidsdiensten niet hoeven te voldoen aan de eisen voor de milieuzones. Hoe kun je nu van burgers en ondernemers allerlei zaken verwachten en eisen als de overheid met al zijn diensten niet het goede voorbeeld geeft? Ik begrijp daar echt niets van.

De heer **Van Heugten** (CDA): U bent net iets te vroeg met uw vraag, want mijn volgende zin luidt: Ik vind dat er ook een aantal generieke vrijstellingen moet worden ingesteld voor bijzondere bedrijfswagens, zoals bouwkranen, takeldiensten en andere bijzondere voertuigen. Met deze bijzondere voertuigen doe je veel langer dan de gemiddelde afschrijvingstermijn van acht jaar. De CDA-fractie pleit voor een generieke vrijstelling voor deze voertuigen. Dat is via de kentekenseries niet moeilijk te organiseren. Graag een reactie van de minister.

De CDA-fractie stelt zich zeer terughoudend op bij de uitbreiding van de milieuzones naar bestelauto's toe. Er moet een heel goede regeling zijn; zo niet, dan liever geen regeling. Alle perikelen rondom oldtimers, grijze kentekens, rouwstoeten, dierenambulances et cetera moeten dus geregeld worden. Daar is een goede uitvoeringsregeling met generieke vrijstellingen en ontheffingen nodig. Als dat niet lukt, dan moeten wij er voorlopig niet aan beginnen.

De heer **Roemer** (SP): U hebt zo-even een mooi riedeltje opgenoemd. Heel interessant allemaal. Ik vraag me dan wel af wat er dan nog overblijft. U zegt voor een milieuzonering te zijn, behalve voor... en daarbij noemt u een heel rijtje. Wat blijft er dan nog over, behalve de vrachtwagens die wel aan de normering voldoen? U stelt namelijk dat vrachtauto's die niet aan de normering voldoen, kampen met afschrijvingsproblemen; er is een hele serie vrachtwagens die niet aan de normering hoeven te voldoen omdat ze binnen een bepaalde categorie vallen. Kunt u dan niet beter aangeven dat u niks wilt?

De heer **Van Heugten** (CDA): Je moet de effecten van een milieuzone niet overschatten, want de CO₂-uitstoot door het vrachtvervoer in Nederland is maar 3,5% van de totale uitstoot. Op enkele plaatsen waar de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden, geven wij die luchtkwaliteit dan een extra ondersteuning door een aantal categorieën vrachtwagens uit te sluiten van de toegang tot die plaatsen.

Ik pleit voor het voorkomen van een administratieve rompslomp voor een aantal vanzelfsprekende personen en voertuigen, zoals brandweerauto's, takelwagens en bouwkransen – deze moeten toch in die binnensteden zijn – zodat wij hen niet iedere dag een ontheffing laten vragen, dan wel dat wij hun massaal een schoner voertuig opdringen. Deze voertuigen rijden nauwelijks kilometers, maar ze moeten er wel elke dag zijn of kunnen zijn. Ik vind mijn redenering heel logisch.

Wat dan overblijft, is ongeveer 90% van wat er dagelijks rijdt en waarvan de bevoorrading van onze steden afhankelijk is. Zo simpel is het dus. Defensiematerieel rijdt niet dagelijks in de binnensteden, maar als het nodig is, moet de generaal niet eerst een ontheffing bij het gemeentebestuur van bijvoorbeeld Amsterdam hoeven te vragen voordat hij met de auto de milieuzone in mag. De CDA-fractie pleit ervoor om dat soort flauwekul te voorkomen.

Het is niet de bedoeling dat de inwoners van de steden straks een fractie schonere lucht hebben, maar dat de ondernemers allemaal naar lucht moeten happen omdat zij het economisch gezien niet bolwerken in deze tijden.

Ik sluit af met twee opmerkingen over de stedelijke distributie. Er is een referentiemodel gemaakt. Venstertijden betekenen dat je tussen 12.00 en 18.00 uur niet mag bevoorraden en gedurende de rest van de 24 uur die een dag telt, wel. Dat is een heel simpel referentiemodel. De CDA-fractie pleit ervoor dat gemeenten dat uniform toepassen, vergelijkbaar met wat wij nu in de milieuzones regelen, in die plaatsen waar het nodig is, zoals voetgangersgebieden waar bevoorrading strijdig is met het voetgangersverkeer tussen de winkels. Wat kan de minister doen om dat vrijwillige referentiemodel wat meer ingevoerd te krijgen, hetzij met behulp van de Ambassadeur Stedelijke Distributie hetzij via een modelverordening van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), een kaderrichtlijn of een kaderwet?

Vorig jaar heeft het kabinet de transportsector beloofd verder te investeren in innovaties. Dat geldt ook voor dagranddistributie, in de late avonden en de vroege ochtenduren. De pilots vielen positief uit: het levert bijzonder veel milieurendement op als de vrachtwagens niet in de file staan, maar 's avonds en 's nachts kunnen doorrijden met een veel effectievere inzet van leveringspatronen en met veel minder tonkilometers. Is het kabinet bereid dat te blijven stimuleren vanuit de toegezegde innovatiegelden?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U zegt dat de ondernemers naar lucht happen; de tranen springen me bijna in de ogen. Ik moet echter vaststellen dat u zich heel erg druk maakt om de ondernemers, maar vervolgens de bewoners van die gebieden letterlijk laat stikken. Kunt u even helder aangeven waar de CDA-fractie voor kiest? U komt blijkbaar alleen op voor de ondernemers, maar over de bewoners heb ik u nog helemaal niet gehoord. Die happen echter ook naar lucht; sterker nog, ze stikken in de uitlaatgassen.

De heer **Van Heugten** (CDA): De folders van Amsterdam nodigen mij uit tot een van de fijnste steden van Nederland: het is er fijn wonen, fijn leven en fijn kantoren bouwen. Ik hoor dat het er geweldig goed is. Maar tegelijkertijd zegt dat hetzelfde stadsbestuur dat de luchtkwaliteit dramatisch slecht is en dat je er eigenlijk niet eens moet willen wonen.

Ik vind het beetje raar om zulke grote woorden te gebruiken dat «de bewoners in steden naar lucht zitten te happen». Ik heb gezegd dat er een proportionaliteit moet zijn; er moet een gezonde balans zijn tussen enerzijds de maatregelen die wij opleggen en waarvoor wij de lasten bij het bedrijfsleven neerleggen en anderzijds de opbrengsten die deze maatregelen hebben voor een schonere lucht voor onze inwoners. De CDA-fractie pleit voor een gezonde balans, want anders – zeker in deze economisch zware tijden – spoelen wij gezond geld weg, helpen wij onze inwoners alleen met een schijnbordje. Dan denken zij dat ze in een schoon gebied wonen omdat er toevallig een bordje «milieuzone» hangt, maar helpen wij hen in feite niet aan veel schonere lucht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat het duidelijk zijn: ik ben ook geen voorstander van alleen zo'n bordje. Sterker nog, ik ben daar mordicus tegen. Er moeten maatregelen achter zo'n bordje liggen. U spreekt van «gezonde balans» van de luchtkwaliteit, maar u houdt hier een heel eenzijdig verhaal. U wilt ook nog een hele trits uitzonderingen voor de milieuzones; de heer Roemer stelde u daar terecht een pittige vraag over. Amsterdam is geweldig – zelfs als Groningse zeg ik dat – maar het kan nog beter, zodat men ook nog naar een beetje gezonde lucht kan happen. Dat zou de CDA-fractie toch ook moeten willen? Dan moet u toch met een aantal maatregelen komen? Niemand vraagt hier om een zinloos bordje; u «zeurt» daar als enige over. Achter zo'n bordje moet natuurlijk beleid zitten. Wat gaat de CDA-fractie nu doen, behalve uitzonderingen en het makkelijker maken voor ondernemers? Ik heb het ook te doen met die ondernemers; er moet goed worden gekeken naar hun situatie. Wat doet de CDA-fractie nu reëel voor de bewoners van die gebieden? Daar heb ik u helemaal niet over gehoord.

De heer **Van Heugten** (CDA): Misschien ben ik dan wel de enige die de stukken goed heeft gelezen, want dan...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb ze zeker ook gelezen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, de heer Van Heugten is aan het woord.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dan had u kunnen lezen dat achter dat bordje de maatregelen zitten. Achter dat bordje staat voor wie het verboden is in dat gebied. Dat zijn de maatregelen. Wij gaan Euro1, -2 of -3 roetfilters opleggen, wij gaan schonere auto's toelaten of vuile auto's verbieden in een gebied. Dat zijn de maatregelen en daar staan wij achter. Geen verkeerd woord daarover.

U stelt dat ik niets wil en dat ik praat over een hol bordje. Dat klopt niet, want de CDA-fractie wil milieumaatregelen bij het instellen van de milieuzones. Wij gaan dat echter niet uit hobby doen, zoals het Rijk, de gemeenten en het bedrijfsleven ook met elkaar hebben afgesproken. Wij doen het niet als het niet nodig is, en wij stellen ook geen schijnoplossing voor. Het moet ergens toe dienen en wij investeren erin. Het bedrijfsleven investeert tientallen miljoenen per jaar om versneld op schonere vrachtauto's over te stappen. Ik herhaal dat versneld inruilen kan oplopen tot € 40 000 tot € 50 000 verlies per vrachtwagen. Dat doet men niet voor niets; het moet zinvol zijn en het moet op plaatsen gebeuren waar dat nodig is en niet uit een vermeende schijnoplossing, uit mooi weer spelen of anderszins.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Het AO gaat over milieuzonering en over stedelijke distributie. Ik zal met name de vragen beantwoorden die betrekking hebben op

milieuzonering in relatie tot luchtkwaliteit. Minister Eurlings zal een aantal andere zaken over zowel milieuzonering als stedelijke distributie behandelen.

Ik beperk mijn inbreng na een korte inleiding tot twee onderwerpen. In de eerste plaats kom ik te spreken over de effecten van de milieuzoneaanpak voor vrachtverkeer tot nu toe. In de tweede plaats behandel ik de stand van zaken van de milieuzonering voor bestelwagens.

Wij spreken over milieuzones, omdat wij worden geconfronteerd met luchtkwaliteitsproblemen in de steden. Een van de manieren om de luchtkwaliteit te verbeteren, is het invoeren van de milieuzones. De Kamer weet dat wij allen hard bezig zijn met het verbeteren van de luchtkwaliteit. Wij hebben samen met gemeenten, de provincies en het Rijk een NSL, een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, opgesteld. Wij hebben gezamenlijk gezorgd voor een aanpak die nu bij de Europese Commissie in Brussel ter beoordeling ligt. Wij hebben derogatie aangevraagd, omdat alles wat wij moeten doen tijd vergt. Wij gaan ervan uit dat Brussel een positief advies zal afgeven. Wij zijn zeker van plan om op termijn de luchtkwaliteit echt te kunnen binden aan de normen die wij nu stellen, maar ook voor de toekomst relevant vinden.

Ik zeg tegen de heer Roemer dat in dit plan vanzelfsprekend veel bronmaatregelen zitten. Hij heeft gesproken over schonere auto's en schonere brandstoffen. Dat is natuurlijk de basis. Bij mij staat preventie voorop in een aanpak. Voor alles wat aan vervuiling kan worden voorkomen, moeten gewoon maatregelen worden genomen. In Brussel pleit ik in de Milieuraad voortdurend voor betere, schonere en zuinigere auto's. In dat verband zit er voortgang in de algemene normstelling voor de verschillende soorten uitstoot. Ik ben het volstrekt met de heer Roemer eens dat wij hierbij niet louter over milieuzones moeten spreken, maar ook over andere maatregelen, met name bronmaatregelen.

Milieuzones voor vrachtwagens en zeker voor bestelwagens blijken een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan de luchtkwaliteit. Daarom hebben wij deze ook in het NSL hebben opgenomen. Wij zijn in samenwerking met het bedrijfsleven begonnen met de milieuzonering voor vrachtwagens. Sinds juli 2007 is in negen steden een milieuzone voor vrachtwagens ingesteld, nadat in het voorjaar van 2006 het convenant daarover is afgesloten tussen het Rijk, gemeenten en het bedrijfsleven. Inmiddels zijn er al twintig gemeenten bij dit convenant aangesloten. Dit betekent dat in die milieuzones alleen vrachtwagens met roetfilters en de nieuwste vrachtwagens worden toegelaten.

Ik kom te spreken over de stand van zaken. Wat is er bereikt? Mevrouw Van Gent en mevrouw Roefs hebben gevraagd of de handhaving adequaat is. Uit de resultaten van de effectenevaluatie blijkt dat de milieuzones wel degelijk hun vruchten afwerpen. Het vrachtwagenpark dat binnen de milieuzone rijdt is absoluut schoner geworden dan het autopark dat buiten de milieuzone rijdt. Het aandeel van de nieuwste vrachtwagens, Euro4 en -5, is duidelijk hoger en relatief veel vrachtwagens hebben een roetfilter. De luchtkwaliteit is dus zeker verbeterd. Ik zeg er direct bij dat wij er nog niet zijn, want uit het onderzoek blijkt ook dat het effect van de milieuzones nog niet tot volle wasdom is gekomen. De Kamer stelt daar terecht vragen over.

Er zijn verschillende redenen voor dat de milieuzones nog niet zo succesvol zijn als wij willen. Ten eerste is het merendeel van de milieuzones minder dan een jaar van kracht. Wij zijn dus nog maar net op stoom. Tevens is met het bedrijfsleven de afspraak gemaakt dat de handhaving niet meteen van start zou gaan. Er is, ook in Amsterdam, eerst een proefperiode van drie maanden om het gewenningsproces tot stand te brengen. In overleg met de vervoerders is een proefperiode afgesproken die varieert van drie tot zes maanden. Dat wil zeggen dat wij nog maar een heel korte tijd bezig zijn met handhaven.

Ten tweede is voor verschillende vrachtwagens tijdelijk een ontheffing

verleend, zoals ook is afgesproken in het convenant. Dit had er mee te maken dat voor sommige vrachtwagens nog geen gecertificeerde roetfilter beschikbaar was. Deze vrachtwagens konden dus feitelijk niet aan de eisen voldoen, omdat dit technisch gezien onmogelijk was. Daarvoor mag uiteraard niet gestraft worden. Bij de start van de milieuzones hebben wij dit daarom opgenomen en hebben wij gezegd dat de beschikbaarheid van de roetfilters destijds nog niet optimaal was. Als gevolg van de subsidieregeling voor roetfilters is dit echter in de loop van de evaluatieperiode aanmerkelijk verbeterd. Het volgende evaluatiemoment is gepland in de zomer van 2009. Ik kan de Kamer dan een nog exacter beeld geven. In 2009 hebben wij een langere periode van handhaving achter de rug. Tevens is de handhaving dan ook op het door ons gewenste niveau. Van de huidige negen steden met een milieuzone voor vrachtwagens is Amsterdam vanaf 9 januari als laatste overgegaan tot het beboeten van overtreders. Daarnaast hebben gemeenten aangekondigd, intensiever te gaan handhaven, omdat zij zelf zien dat de handhaving nog niet optimaal is vanwege een handhavingsgat. Een weliswaar kleine steekproef van Milieudefensie heeft dit ook uitgewezen. Daaruit blijkt dat de handhaving opschiet, maar dat er nog wel een gat is van circa een derde. De handhaving moet dus verbeterd worden, maar de gemeenten hebben de taak, daarvoor te zorgen. Wij hebben hierop aangedrongen. De steden realiseren zich dit vanzelfsprekend ook. In de loop van 2009 zullen wij overgaan tot de inzet van systemen voor automatische kentekenherkenning. Dit zal ook een verbetering zijn, omdat dan gemakkelijker kan worden gehandhaafd.

Door de subsidieregeling voor roetfilters is de beschikbaarheid van roetfilters inmiddels dusdanig groot, dat het aantal langdurige ontheffingen voor vrachtwagens waarvoor geen roetfilter beschikbaar is, vanaf 1 januari enorm is afgenomen. Ook dit zorgt ervoor dat wij verwachten dat het percentage vrachtwagens dat aan de normen voldoet, stijgt. Op grond van deze analyse kom ik tot de conclusie dat de gemeenten absoluut goed op weg zijn. Ik geef onmiddellijk toe dat wij er nog niet helemaal zijn. De prognoses zijn evenwel goed. Ik verwacht dat tijdig wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen die ook in het kader van het NSL zijn afgesproken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Een van de eerste effecten die de minister heeft genoemd, is de constatering dat het wagenpark in de milieuzones schoner is dan erbuiten. Dit was precies de bedoeling. Met alle bronmaatregelen en met alle vervangingen in het wagenpark zul je na verloop van tijd zien – en hoe eerder, hoe beter – dat het wagenpark in de milieuzone even schoon is als het wagenpark daarbuiten. Dit betekent dat wij de milieuzones dan weer kunnen opheffen.

Minister **Cramer**: Idealiter, als alles veel schoner wordt, dan hebben wij minder van dat soort maatregelen nodig. Laat ik eufemistisch zeggen dat dit voorlopig echter nog niet het geval is. Stel dat wij over tien jaar vooral elektrisch rijden, dan hebben wij een enorme sprong gemaakt en is er een heel andere situatie. Dat is absoluut waar. Wij werken hier hard aan, en hoe eerder wij dit kunnen realiseren, des te beter is het voor iedereen.

De heer **Roemer** (SP): Wij doen dit toch al? Dit heet een trein.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is natuurlijk fijn dat er hard aan wordt gewerkt. Wij verwachten niet anders. De minister heeft gezegd dat wij goed op weg zijn in het kader van de vrachtwagens, dat de prognoses goed zijn, maar dat de handhaving geïntensiverd moet worden. Ik spreek de minister hierop nadrukkelijk aan, want zij gaf zelf al aan dat uit onderzoek van Milieudefensie blijkt dat in een derde van de gevallen niet wordt gehandhaafd. Ik vind dit veel. Heeft de minister meetbare doelstellingen?

Gaat zij de gemeenten hier nog extra op aanspreken? Ik vraag dit haar, omdat zij ervoor verantwoordelijk is dat het rendement van de milieuzones wordt meegerekend in het samenwerkingsconvenant. De resultaten van de zones heeft zij ook nodig om haar eigen resultaten te behalen. Dit wordt nu maximaal meegerekend, terwijl de score nog lang niet maximaal is. Ik wil hier gewoon helderheid over. Wanneer is de minister zo ver dat de 33% 0% is, want wij moeten gewoon handhaven?

Minister Cramer: Mevrouw Van Gent stelt een terechte vraag. Ik heb al gezegd dat wij een evaluatiemoment hebben gepland in de zomer van 2009 en dat wij met de gemeenten die een milieuzone hebben ingevoerd nauw contact hebben over handhaving. Wij zullen in de zomer van 2009 gezamenlijk de balans moeten opmaken om te kunnen bezien of dit volgens de planning gaat. Wij hebben immers tegen die tijd een aantal van de genoemde zaken zo ver in gang gezet dat het ook echt reëel is dat het dan vrijwel 100% in orde moet zijn. Ik ga daar dus van uit. Is dit niet zo, dan wordt er uiteraard nog strakker gehandhaafd. De kentekenherkenning zal ook erg veel schelen, want dan hoeven niet zo veel mensen uit te rukken om fysiek te gaan controleren. Het gaat dan gemakkelijker. Ik heb dus goede hoop dat wij de 100% kunnen naderen in de zomer van 2009. Voorzitter. Mevrouw Van Gent heeft gevraagd hoe het zit met de boetes en of deze variëren. Er zijn afspraken gemaakt over een vastomschreven overtreding. Deze boete is vastgesteld op € 150. Handhaving is zoals gezegd de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Wij werken er samen aan. Uit de evaluatie kan best blijken dat het € 150-boetesysteem niet voldoet om de pakkans te optimaliseren. Wij houden daar bij de evaluatie wel degelijk rekening mee.

De heer Aptroot heeft in het begin van zijn bijdrage in sneltreintempo tien kritiekpunten opgesomd. Ik kan deze in een geheel behandelen. Wij spreken nu vooral over milieuzones voor vrachtwagens. Over de bestelwagens voeren wij nog gesprekken. Wij hebben met het bedrijfsleven en de gemeenten een convenant gesloten over de milieuzones voor vrachtwagens, opdat wij een uniforme wijze hanteren. Het moet immers geen ratjetoe worden waarin iedereen het anders doet. Daar heeft het bedrijfsleven ook belang bij. Wij hebben dit juist heel goed samen geregeld. De heren Aptroot en Van Heugten hebben gevraagd naar de nulmeting. Deze nulmeting is inderdaad verplicht. Zij houdt in dat je de noodzaak van het instellen van een milieuzone moet kunnen aantonen. De nulmeting geeft immers aan hoe kritiek de luchtkwaliteit is, of er mogelijkheden zijn in het pakket dat een gemeente kan kiezen of dat een milieuzone echt van groot belang is. Dit is ook de reden dat de twintig steden hiermee aan de slag gegaan zijn. Een nulmeting is dus verplicht en nut of noodzaak moet dus worden bekeken. Wij meten de effecten. Daarover heb ik de Kamer al informatie toegestuurd. Er zijn uniforme toegangseisen en ook voor buitenlandse voertuigen gaat door gemeenten worden gehandhaafd. De afschrijvingstermijnen zijn reëel en in overleg met het bedrijfsleven vastgesteld.

De heer Van Heugten heeft gevraagd naar de economische effecten. De milieuzones en de toegangseisen zijn in overleg met het bedrijfsleven tot stand gekomen. Versnelde afschrijving is niet per sé aan de orde, want bedrijven met meerdere vrachtwagens kunnen ook besluiten, de schoonste in te zetten voor de milieuzones en de vuilere voor gebieden waar geen luchtkwaliteitsproblemen zijn. Zij hebben dus mogelijkheden om in hun wagenpark een differentiatie aan te brengen. Wij hebben dus van het bedrijfsleven zelf de volledige medewerking. Als de economische effecten echt uit de pan zouden rijzen, dan zou het bedrijfsleven onmiddellijk aan de bel trekken om te vragen waar wij mee bezig zijn. Ik heb er alle vertrouwen in, gezien het convenant.

De heer **Aptroot** (VVD): Het klopt natuurlijk wat de minister zegt over de convenanten. Er worden echter oude en nieuwe versies van rekenmodellen gehanteerd. Sommige gemeenten gebruiken voor NO_x-concentraties nog de oude norm van vijf meter vanaf de weg en andere gemeenten hanteren de nieuwe Europese norm van tien meter. Waarom hanteren zij deze nieuwe norm niet allemaal? Ik blijf erbij dat wanneer ik zeg dat het een rotzooi, een ratjetoe is, dit echt het geval is. De bedoelingen waren prima, maar in de praktijk is het gewoon een rotzooi geworden. Ik vind gemeentelijke autonomie mooi, maar laten wij er ter bescherming van de belangen van de betrokkenen, de ondernemers van de Nederlandse transportsector, ervoor zorgen dat alles via de nieuwe meetmethode en normen gaat.

Minister **Cramer**: Wij hebben een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Wij hebben daarvoor een saneringstool ontwikkeld. Dit betreft een instrument dat het mogelijk maakt, te berekenen wat een gemeente precies aan maatregelen moet nemen om binnen de normen van de luchtkwaliteit te blijven. De saneringstool is een heel vernieuwend instrument, want nergens in Europa wordt zoiets gebruikt. Wij lopen daarbij echt voorop. Het was dus pionieren om een model te krijgen om heel goed te kunnen meten – zo ongeveer per straat – hoe je als gemeente ervoor staat. Wij gebruiken deze saneringstool als basis voor alles wat wij doen. In de loop der tijd zullen wij deze vast nog wat moeten verfijnen, omdat wij nu eenmaal met een nieuw instrument werken. Het kan niet anders.

De heer Aptroot heeft net als de heer Van Heugten gevraagd naar de wijze waarop wij omgaan met de gewijzigde NO_x-normen. De afstand in de berekening is immers gewijzigd van vijf naar tien meter. Deze zaken zijn een direct gevolg van de EU-wetgeving, en zullen daarom moeten worden meegenomen in de saneringstool. Wij hebben nog niet uitgewerkt hoe dit precies een-op-een doorwerkt, want dit hangt weer van de situatie af. Wat mij betreft is de conclusie dat wij een ongelooflijk belangrijke basis vinden in de saneringstool. Gezien de pioniersfase waarin wij zitten, zullen wij gewoonweg moeten accepteren dat wij dit instrument her en der moeten bijstellen en zeker als er weer vernieuwingen in EU-kader komen. Wij zullen deze vernieuwingen ook weer bezien en vervolgens met de gemeenten bespreken. Wij hebben heel nauw contact met de gemeenten over dit gehele systeem.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik kom nog even terug op de economische effecten. Heb ik goed begrepen dat de minister ervan uitgaat dat de economische effecten beperkt zijn, omdat zij de termijnen en de overgangmaatregelen steeds met het bedrijfsleven heeft besproken en omdat wordt uitgegaan van gemiddelden die in theorie haalbaar zijn, maar dat zij na eventuele klachten of aanwijzingen uit het bedrijfsleven dat een en ander toch leidt tot economische effecten, bereid is om deze effecten voor de Kamer in kaart te brengen?

Minister **Cramer**: Omdat wij samenwerken met het bedrijfsleven, zullen wij de economische effecten snel horen. Als dit betekent dat wij in contact moeten treden om te bekijken wat wij daaraan doen, dan zullen wij ons ervan moeten vergewissen dat die economische effecten daadwerkelijk optreden. Wij moeten dan bekijken op welke wijze wij daarmee omgaan. Om inzicht te verkrijgen kunnen wij bijvoorbeeld een onderzoek doen of een enquête houden. Het lijkt mij uiteraard van belang dat wij dan de informatie gaan verzamelen. Tot nu toe hebben wij evenwel nog geen enkel concreet signaal ontvangen dat er sprake is van economische effecten, en zeker niet dat er bedrijven failliet zouden gaan. Het door de heer Van Heugten gegeven voorbeeld staat niet bij ons op het netvlies.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik kan een voorbeeld geven van een bedrijf met vijf wagens dat op een bedrijventerrein in Utrecht is gevestigd. Dit bedrijf moet dagelijks met minstens vier wagens een distributiecentrum in Utrecht bevoorraden. Gelet op de korte afstand die de wagens rijden, gaan de wagens minstens tien tot twaalf jaar mee. Dit is veel langer dan de gemiddelde afschrijvingstermijn waarmee wij rekenen. Het bedrijf moet deze wagens vier, vijf jaar eerder vervangen, omdat de dagelijkse werkzaamheden anders niet uitgevoerd kunnen worden. De minister kan dan zeggen dat de grote bedrijven in staat zijn om te switchen, maar dit is lastiger voor dit soort kleinere bedrijven met vier, vijf auto's waarvan 90% dagelijks de milieuzone in moet. Begrijp ik dus goed dat minister zegt dat zij op het moment dat het bedrijfsleven haar concreet aangeeft dat er problemen zijn, bereid is om mee te werken aan het in kaart brengen van de economische effecten en de Kamer hierover te rapporteren?

Minister **Cramer**: In geval van het zojuist gegeven voorbeeld kan ik mij heel goed voorstellen dat dit zorgen baart. De eerste mogelijkheid is uiteraard om bij de gemeente ontheffing aan te vragen. Dit staat ook in het convenant. Als bedrijven kunnen aantonen dat zij door bedrijfseconomische redenen niet kunnen voldoen aan de toegangseisen, dan is ontheffing mogelijk. Dit moet vanzelfsprekend wel beperkt blijven, want er moet wel kunnen worden aangetoond dat er bedrijfseconomische redenen zijn. Dit komt binnen bij de gemeente en niet bij mij. Als er sprake is van veel uitzonderingen, dan komt het bij mij. Wij moeten dan nader bezien wat er moet gebeuren. Dit stadium hebben wij echter nog lang niet bereikt. Ik heb ook nauwelijks dit soort berichten gehoord, dus het lijkt mij voortsnog een zaak voor de gemeenten om een antwoord te hebben op dit soort pijnpunten.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is eigenlijk een vervolgvraag op mijn vorige vraag. Ik heb gesproken over de verschillende meetmethoden, die enorme spaghetti, dat oerwoud van de manieren waarop gemeenten dit aanpakken. Hiermee val ik de regering niet aan, maar wil ik vooral een noodkreet uit de praktijk laten horen: alstublieft, minister, bent u bereid om dit op te pakken en om te bekijken hoe wij kunnen komen tot een uniformering in de manier van meten, in de in te stellen eisen, opdat het bedrijfsleven weet waar het aan toe is? Wij zijn het erover eens dat het convenant moet worden uitgevoerd. Ik vind dat juist de bewindspersonen het moeten beetpakken op het moment dat de uitvoering nog niet helemaal goed gaat. Mijns inziens zitten daar te veel problemen in.

Minister **Cramer**: Ik ben het helemaal niet eens met de heer Aptroot, want het is geen spaghetti. Het is gewoon een heel goede regeling. Wij werken echter wel met een saneringstool, die als eerste is ontwikkeld in Nederland en waarvan door ieder ander Europees land wordt bezien of de tool kan worden overgenomen, omdat hij zo goed is. Deze tool is nog niet perfect, maar wij moeten er nog een aantal wijzigingen in aanbrengen als wij er ervaring mee hebben opgedaan. Het is geen spaghetti, maar een heel duidelijke, uniforme regeling. Wij hebben hier juist met het bedrijfsleven naar gestreefd. Punt!

De vraag van mevrouw Roefs hangt ermee samen. Zij heeft gevraagd of er geen regels moeten worden ingesteld voor vrachtauto's die de milieuzones ingaan. Die regels liggen gewoon goed vast in het convenant en het bijbehorende stappenplan. In dat plan staat het volgende. Is er sprake van een luchtkwaliteitsprobleem? Zo ja, draagt vrachtverkeer daar substantieel aan bij en betekent dit dat er een milieuzone moet komen om het probleem op te lossen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben het eens met de minister dat er geen sprake is van een spaghetti. Wij moeten ons goed aan de regels en

de afspraken houden en wij moeten goed controleren of dit gebeurt. Ik krijg van het CDA de indruk dat het een soort smakeloze hap gaat worden. Dan heb ik nog liever spaghetti. De lijst met uitzonderingen wordt immers steeds langer. Ik heb een serieuze vraag aan de minister. Wij kunnen toch niet op basis van zich opstapelende uitzonderingen de regels en de uitgangspunten gaan aanpassen? Dit kan uiteraard niet de bedoeling zijn, zeker niet nadat de minister heeft gezegd dat wij in de zomer van 2009 toch op 100% handhaving moeten zitten, of dicht daarbij. Ik wil hierop een helder antwoord, want anders wordt dit een soort glijdende schaal. Dat moeten wij niet hebben!

Minister Cramer: De vraag van de heer Van Heugten over de mogelijke economische effecten was uiteraard terecht. Ik constateer dat die geluiden ons nog niet hebben bereikt. Daarom ga ik ervan uit dat er nu een heel grote uitzondering naar voren is gebracht. Dit betekent dat het geven van een ontheffing geen dagelijkse praktijk wordt.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Wij gaan de regels niet aanpassen?

Minister Cramer: Nee. In het convenant staat al dat een ontheffingsregeling alleen in noodgevallen moet worden toegepast. Dit wordt niet de standaard, en dit is ook niet de bedoeling van het convenant.

Voorzitter. De heer Van Heugten heeft een vraag gesteld over het gezondheidsonderzoek. VROM heeft inderdaad opdracht gegeven voor langjarig onderzoek naar gezondheidseffecten van maatregelen, waaronder de milieuzones. Dit is gedaan in het kader van een evaluatie van beleid in brede zin en loopt mee in het programma Meten is weten.

Ik kom bij het blok over het convenant milieuzonering bestelauto's. De meeste vragen zijn gesteld over de stand van zaken en over het verband met de sloopregeling. Over de inhoud van het convenant over milieuzonering voor bestelauto's bestaat sinds april vorig jaar overeenstemming. Dat is niet het punt. Een aantal betrokken partijen heeft aangegeven dat het convenant pas in werking kan treden en door hen ondertekend kan worden bij een verkregen garantie over een sloopregeling voor vervuillende bestelauto's.

Onder meer mevrouw Roefs en mevrouw Van Gent hebben gevraagd naar de stand van zaken bij de sloopregeling en wie deze gaat betalen. Het kabinetsstandpunt is dat hiervoor middelen uit het fonds van Autorecycling Nederland worden benut, gezien ook de cumulatie van de financiële middelen in dit fonds. Ik zeg tegen mevrouw Van Gent dat wij hierover in onderhandeling zijn. Het gaat vooral om een betaalde verwijderingsbijdrage door de kopers van auto's. Overigens heb ik dit kabinetsstandpunt in juni met de Kamer besproken. Op dit moment zijn de onderhandelingen met de autobranche over de financiering in een vergevorderd stadium. De exacte invulling van een sloopregeling voor personen en bestelauto's met een dieselmotor wordt daar ook in besproken. De autobranche heeft daarbij aangegeven, bereid te zijn een bijdrage uit het ARN-fonds te leveren. Ik wacht op dit moment op de nieuwste onderhandelingsresultaten. Ik verwacht zelf op heel korte termijn, meer te kunnen meedelen over het eindresultaat van deze gesprekken. Ik zit er sterk achterheen, want hier hangt de gehele invoering van de regeling in combinatie met de milieuzone voor bestelauto's mee samen. Mevrouw Van Gent heeft aangegeven dat dit gaat om een groot aantal bestelwagens en dat hiermee een veel groter resultaat kan worden behaald dan met het aantal vrachtwagens waar wij het tot nu toe over hebben. Met betrekking tot de milieueffecten maken bestelauto's het grote verschil in steden met luchtkwaliteitsproblemen, waarvan de steden niet weten hoe zij die problemen anders moeten oplossen.

Ik ben tevens in gesprek met de staatssecretaris van Financiën om gezamenlijk te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om medefinanciering

van een sloopregeling tot stand te brengen vanuit de fiscaliteit. Dit is ook voorgesteld in het amendement-Cramer c.s. op het Belastingplan 2009. Daarmee komen wij heel dicht bij de realisatie van de milieuzone en het convenant voor bestelwagens. Ik ben daar heel blij mee. Ik neem aan dat dit ook voor de Kamer geldt, gezien de vragen die er zijn gesteld. Als wij dit kunnen realiseren, dan is dit een substantiële verbetering van het pakket maatregelen. Er blijven echter nog wel allerlei onzekerheden over het NSL, maar hierover spreken wij in februari.

De heren Roemer en Aptroot hebben gevraagd wat ik vind van het in Amsterdam geopperde idee om degenen die een zuinige auto hebben, voorrang te geven bij het verkrijgen van een milieuparkeervergunning. In de eerste plaats heb ik begrepen dat Amsterdam nog geen definitieve besluiten over deze zaak heeft genomen. Er moet nog worden bezien wat de grondslag voor de milieuparkeervergunning is. Ik ben geen voorstander van een milieuparkeervergunning op basis van CO₂-uitstoot, want het gaat hierbij om de luchtkwaliteit in de steden. In geval van een vergunning op basis van CO₂-uitstoot stimuleer je zuiniger auto's, en dit loopt via een heel andere route. In de tweede plaats ontraad ik Amsterdam om dit te doen, omdat wij bezig zijn met een experimenteerwet – daarin boeken wij snel vooruitgang – om het mogelijk te maken, de parkeertarieven te differentiëren naar vervuilende uitstoot ten behoeve van de luchtkwaliteit. Deze experimenteerwet geldt in eerste instantie alleen voor vier gemeenten. Daar blijft het waarschijnlijk bij, maar wij weten dat nog niet zeker, omdat het een experimenteerwet betreft. Hoe het staat met de differentiatie van de parkeertarieven hangt af van de RDW-gegevens over de emissieklasse, want daarop moet het systeem zijn gebaseerd. De beantwoording van de vragen daarover laat ik graag aan minister Eurlings over, omdat dit onder zijn verantwoordelijkheid wordt voorbereid. Als dit eenmaal rond is, dan kunnen wij de experimenteerwet zo snel mogelijk aan de Kamer doen toekomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat de onderhandelingen over de bestelauto's in een vergevorderd stadium verkeren. Dit is uiteraard goed nieuws. Maar kunnen wij voor de lente een concreet voorstel verwachten?

Minister **Cramer**: Wij zijn in een vergevorderd stadium. De eerste stap is de besluitvorming daarover en de tweede stap is de toepassing ervan. Hoe lang dit precies gaat duren, kan ik op dit moment niet aangeven. Ik zal de Kamer echter zo snel mogelijk informeren over de eerste stap.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb aan de minister gevraagd wie er betrokken zijn bij de verdere invulling van het convenant over de bestelauto's. Dit zijn Bovag en RAI, vanwege het onder meer bedenken van de sloopregeling. Ook een aantal andere organisaties is erbij betrokken. Ik heb tevens gevraagd naar een goede uitvoeringsregeling, want wij hebben zojuist al gezien dat een aantal uitzonderingen nodig is. Wie zijn betrokken bij de uitvoeringsparagraaf van dit mogelijke convenant?

Minister **Cramer**: Het gaat om een enorme lijst met betrokken instanties uit het bedrijfsleven, dus het gaat niet alleen om RAI en Bovag. Deze groep wil juist vanwege de door de heer Van Heugten genoemde reden hierbij betrokken zijn, opdat ongelukken worden voorkomen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Na alles wat al gezegd is, kan ik zelf vrij kort zijn. Er staat nog een aantal punten open. Ik wil echter eerst zeggen dat ik het geheel eens ben met mijn collega Cramer van VROM: het kabinet is van mening dat de knelpunten rond de luchtkwaliteit tijdig dienen te worden opgelost en zal daarvoor gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is goed nieuws!

Minister **Eurlings**: Dat zou geen nieuws moeten zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Waarom zegt u dat dan?

Minister **Eurlings**: Om wellicht enig wantrouwen uwerzijds maar direct voor te zijn, mevrouw Van Gent. Dus zie hier en onthoud dat goed! Daarom ben ik zo blij met het feit dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgesteld. Daar heb ik de minister van VROM al eerder een compliment voor gemaakt. De milieuzonering voor vrachtauto's maakt daarvan een belangrijk onderdeel uit. Voor het instellen van die milieuzonering voor vrachtauto's is het zeer wenselijk dat er een specifiek bord op straat komt dat is gekoppeld aan uniforme toegangseisen in plaats van het algemene verbodsbord «gesloten voor vrachtauto's met dan nog zo'n klein bordje eronder met een verduidelijking, dat nu wordt gebruikt. Dit zorgt voor duidelijkheid op straat voor de verkeersdeelnemer en bovendien zorgt het voor een vermindering van de administratieve lasten doordat de grootschalige ontheffingverlening aan vrachtauto's die voldoen aan de toelatingseisen, die onder het huidige bord nog steeds noodzakelijk is, zal kunnen vervallen. Dat is dus een vooruitgang. Voor alle duidelijkheid: het ontwerpbesluit betreft een verkeersbord inzake de milieuzonering voor vrachtauto's. Een eventuele verdere uitbreiding van de geldigheid van dit bord naar bijvoorbeeld bestelauto's zal een afzonderlijk wijzigingsbesluit vergen. Dat is zeer zeker niet uitgesloten, maar ik moet het uit juridisch oogpunt wel even nadrukkelijk zo zeggen. Het ontwerpbesluit tot wijziging van een aantal AMvB's, waaronder die voor verkeersborden ten behoeve van de milieuzonering, is op 31 oktober 2008 naar de Kamer gestuurd. Dat proces loopt dus. De Kamer heeft mij verzocht om, voorafgaand aan dit algemeen overleg dat oorspronkelijk voor 10 december was geagendeerd, op dit punt geen onomkeerbare beslissing te nemen. Ik heb naar mijn mening aan dit verzoek voldaan, maar ik ben wel geconfronteerd met een dilemma, juist omdat ik gedreven ben om hierin voortgang te boeken. Het ontwerpbesluit moet namelijk per 1 mei 2009 in werking treden. Indien dit niet het geval is, dan kan een overtreding alleen strafrechtelijk, en dus niet bestuursrechtelijk als Mulderfeit, worden vervolgd. In die zin ben ik dus wel verder gegaan met de verzending naar de Raad van State. Dat komt weer terug en dan heeft de Kamer nog alle vrijheid om daarover te spreken. Maar juist om dus de mogelijkheid open te laten dat het ontwerpbesluit op 1 mei aanstaande in werking treedt, heb ik toen bleek dat het algemeen overleg was verplaatst naar een datum na het kerstreces vervolgstappen in de procedure genomen. De heer Van Heugten heeft gevraagd waarom in het conceptbesluit alleen militaire vrachtauto's worden vrijgesteld. Hoe zit het met andere soorten bijzondere vrachtauto's, zoals die van hulpdiensten? Het zal duidelijk zijn waarom militaire vrachtauto's zijn vrijgesteld. Plastisch gezegd: niet bij ieder pompstation kan loodvrije 95 worden getankt. Die auto's zijn dus vaak niet helemaal toegerust op de laatste stand van de schone techniek in Europa. Als blijkt dat vrachtauto's van hulpdiensten zoals de brandweer niet voldoen aan de emissie-eisen en daardoor geen milieuzone in zouden kunnen rijden zonder een ontheffing, dan moet uiteraard ook dit type zware voertuigen vrijgesteld worden van die milieuzoneregels. Wij hebben het hier over gezondheid. Het zou heel ongezond zijn als de hulpverlening door bijvoorbeeld de brandweer te laat of niet zou arriveren op de plaats van onheil. Deze generieke vrijstelling zal uitsluitend voor hulpdiensten bij nader rapport in een ontwerpbesluit worden ingevoerd. De inwerkingtreding per 1 mei hoeft daardoor niet in gevaar te komen. Wij proberen rap te regelen dat die hulpverleningsdiensten er altijd in kunnen en dat daar nooit onduidelijkheid over kan bestaan.

Nu bestaat reeds de mogelijkheid om bij de gemeente een ontheffing aan te vragen voor het inrijden van een milieuzone met een specifieke vrachtauto. Deze voorziening blijft onder het nieuwe bord bestaan. Deze ontheffing is en blijft bijvoorbeeld geschikt voor transporteurs die slechts heel af en toe een milieuzone in moeten. Ik noem de kermisexploitant die met zijn stokoude vrachtauto van kermis naar kermis gaat. Die exploitant moet een vergunning aanvragen bij de gemeente om op de kermis te kunnen staan en te functioneren. Dan kan met die vergunning ook dit in één keer worden geregeld. Daarmee worden ook de administratieve lasten vermindert.

Mij hebben toe nu toe geen signalen bereikt dat in de thans bestaande situatie een en ander tot problemen heeft geleid. Wel is bijvoorbeeld bekend dat gemeenten door de invoering van de milieuzonering ernaar streven om hun vrachtwagenpark, bijvoorbeeld het wagenpark bij de brandweer, sneller te verschoneren of te vervangen. Dat is alleen maar toe te juichen. Ik vind echter ten principale dat een brandweervrachtauto altijd zo'n milieuzone moet kunnen inrijden. Die discussie krijgen wij natuurlijk ook bij de bestelauto's. Het is onbestaanbaar dat bijvoorbeeld een onder de categorie bestelauto vallende ziekenauto niet zonder problemen een milieuzone zou kunnen inrijden. Maar goed, dit is een discussie voor later. Een aantal sprekers heeft terecht vragen gesteld over de belangrijke wijziging van de Wegenverkeerswet in verband met de vaststelling van de emissieklassen. Onze eerste streefdatum was oktober van dit jaar. Dat is al eerder met de Kamer gewisseld. Intussen is gebleken dat op een belangrijk punt nader onderzoek nodig was. Dat betrof de juridische status van de vaststelling door de RDW van de emissieklasse. Straks krijgt iedere eigenaar een brief toegezonden met daarin informatie over de emissieklasse van zijn bestelauto('s). De vraag is, welke juridische status dat schrijven van de RDW heeft. Is dat gewoon een fait accompli of is dat weer voor beroep en bezwaar vatbaar? Er was veel onduidelijkheid op dat punt. Wij willen die onduidelijkheid zo snel mogelijk wegnemen. Anders krijg je immers – in de woorden van de collega van VROM – een ratjetoe van allemaal procedures waarbij het de vraag is of er wel of niet kan worden gehandhaafd, omdat de zaak nog onder de rechter is. Dat willen wij allemaal niet hebben. Wij hebben derhalve extra tijd moeten nemen om die juridische status rond te krijgen, zodat een emissieklasse op een gegeven moment ook gewoon een vaststaand feit is. Wij zijn er inmiddels al ver mee gevorderd, maar dit zou kunnen betekenen dat wij enkele maanden uitlopen ten opzichte van de eerdergenoemde termijn van oktober dit jaar. Dat is niet leuk, maar als je dit extra onderzoek niet zou doen, dan zouden de rapen dadelijk echt gaar zijn. Dan zouden wij echt in de problemen zitten. Als wij iets regelen, dan moeten wij het ook goed regelen. Het kan een paar maanden extra kosten. Als wij er een paar maanden bij optellen, zouden wij begin 2010 gereed kunnen zijn. Mevrouw Roefs heeft een vraag gesteld over de drie onderdelen van de RDW-uitvoeringstoets. Het is mij niet helemaal duidelijk over welke drie onderdelen het gaat. Misschien kan zij dat aangeven. De RDW zal binnenkort starten met de vaststelling van de emissieklassen van bestel- en personenauto's. Na inwerkingtreding van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 kunnen deze gegevens uit het kentekenregister onder andere worden gebruikt voor de differentiatie bpm, voor de differentiatie van parkeertarieven, voor het anders betalen van mobiliteit op het moment dat dat aan de orde komt en voor de milieuzones voor bedrijfsauto's.

Wat is de relatie tussen het spitstarief bij de kilometerheffing en de venstertijden? Hoe verhouden die twee aspecten zich tot elkaar? Hoe werken die op elkaar in? Wanneer een spitstarief zou worden ingevoerd voor vrachtauto's en steden de venstertijden niet ruimer zouden maken, dan is het inderdaad mogelijk dat die twee dingen samenvallen. Dan krijg je dus een contraproductieve werking. Ik vind de opmerking van mevrouw Roefs ter

zake doende. Wij zullen dit onderwerp in het kader van het Anders Betalen voor Mobiliteit nadrukkelijk bezien. Het moet immers wel stimulerend werken.

Een aantal woordvoerders heeft gevraagd waarom men is gestopt met het PIEK-programma voor de dagranddistributie en of dit programma niet kan worden voortgezet. Het project heeft tien jaar gelopen en was inderdaad succesvol. Vrijwel alle supermarkten passen inmiddels die PIEK-middelen toe en ook steeds meer grootwinkelbedrijven gaan hiertoe over. Albert Heijn zal bijvoorbeeld vanaf 2010 alleen nog maar bevoorraden met stille PIEK-voertuigen. Dat is pure winst. Het einde van dit project was reeds jaren duidelijk aangegeven. Bovendien stopt de stimulering van geluids-arm materieel met het einde van deze regeling niet. Daar gaan wij mee verder. Per 1 januari van dit jaar is er bijvoorbeeld in plaats van een subsidie een fiscale stimuleringsregeling. Ik denk dat dit heel erg goed is. Ik heb de Ambassadeur Stedelijke Distributie wel de expliciete opdracht meegegeven om de mogelijkheden voor dagranddistributie met PIEK-voertuigen verder te bevorderen. Wij blijven dus kijken naar nieuwe mogelijkheden. Met het einde van die regeling is de stimulering dus allerminst verdwenen. Als de ambassadeur daar zijn tanden in heeft gezet en er meer duidelijkheid is, zal ik de Kamer daarover informeren.

Er ligt nog een vraag over de venstertijden voor de stedelijke distributie. Gevraagd is of ik een stap verder wil gaan dan het vriendelijk vragen aan gemeenten. Gevraagd is of er geen landelijk referentiemodel moet komen. Ook is gevraagd naar de precieze rol van de ambassadeur hierin. Ik heb in het algemeen overleg over milieuzones en stedelijke distributie van juni 2008 al toegezegd dat de Ambassadeur Stedelijke Distributie de opdracht zal krijgen om zich hiervoor in te zetten. De heer Eric Janse de Jonge is per 1 januari als ambassadeur aangesteld en gaat daarmee aan de slag. Ik zal hier bovendien nader op ingaan in de kabinetsreactie op het rapport-Noordzij. Die reactie is er nu nog in concept, maar die zal de Kamer in februari bereiken. Wij komen daar volgens de huidige Kamerplanning op 18 maart over te spreken. De ambassadeur zal zich ervoor inspannen om het referentiemodel stedelijke distributie een vaste plek te geven in het besluitvormingsproces van gemeenten die dan alleen nog om zeer gegronde redenen hiervan zouden mogen afwijken. Ik hoop echt dat wij dit bereiken, want dit is in het belang van het landelijke effect van de regeling. Ik heb er vertrouwen in dat de ambassadeur er ver mee kan komen. Wij houden natuurlijk scherp in de gaten of hem dat op deze manier gaat lukken. De inzet is dus dat het referentiemodel nadrukkelijk gaat functioneren als het nationale kader, zoals ook de commissie-Noordzij heeft voorgesteld. In die zin komen wij dan ook tegemoet aan de oproep van TLN en EVO van vandaag om te komen tot een verruiming van de dagranddistributie et cetera. Ik hoop dat dit alles lukt en heb ook geconstateerd dat veel mensen in dit land gemotiveerd zijn om zich hiervoor in te zetten. Mocht het echt niet lukken of, sterker nog, mislukken, dan staan wij voor andere vragen. Ik hoop echter dat het op deze meer «bottom up»-benadering kan gebeuren.

Als wij het toch over harmonisatie hebben, dan wil ik richting de heer Van Heugten en anderen melden dat wij op dit gebied een willekeur in de toekomst willen voorkomen. Wij willen dat ook gaan borgen. Dat gaan wij onder meer doen met het nieuwe verkeersbord milieuzone dat een geslotenverklaring inhoudt voor vrachtwagens die niet voldoen aan bepaalde emissienormen. Dat is heel nadrukkelijk vastgelegd. Daarmee wordt voorkomen dat er sprake is van willekeur waarbij iedereen weer zijn eigen grenzen en limieten bedenkt. Het gebruik van dat verkeersbord leidt dus nadrukkelijk tot die harmonisering.

Ik zal de lijn voor de toegang tot de milieuzones schetsen. Tot 1 januari 2010 mogen vrachtauto's naar binnen die worden aangedreven door een dieselmotor met ten minste Euronorm 4. Ook mogen vrachtauto's naar binnen die worden aangedreven door een dieselmotor die voldoet aan

Euronorm 2 of 3, maar die wel is uitgerust met een roetfilter met typegoedkeuring. En vrachtauto's die geen dieselmotor hebben, mogen naar binnen. Vanaf 1 januari 2010 tot 1 juli 2013 mogen alleen nog de vrachtauto's met een dieselmotor die voldoet aan Euronorm 4 naar binnen. Verder mogen vrachtauto's naar binnen waarvan de dieselmotor voldoet aan Euronorm 3 en waarvoor geldt dat sedert de datum van eerste toelating tot het verkeer niet meer dan acht jaar zijn verstreken, en die voorts zijn uitgerust met een roetfilter met typegoedkeuring. Ook de vrachtauto's die niet worden aangedreven door een dieselmotor, worden toegelaten. Vanaf 1 juli 2013 zijn het dan alleen nog de vrachtauto's met een dieselmotor die voldoet aan Euronorm 4 en de vrachtauto's die geen dieselmotor hebben, die worden toegelaten tot een milieuzone. Op die manier worden de grenzen stapsgewijs verzet. Dat gebeurt op basis van een objectieve norm die is geënt op de daadwerkelijke emissieklasse. Dat is van belang om de uniformiteit te borgen en daarmee de geloofwaardigheid van de regel te vergroten.

Er is voor de zomer een motie van de Kamer over een milieuzonering voor personenauto's aangenomen. In deze motie wordt uitgesproken dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van milieuzones slechts ter beschikking mag stellen indien de Europese luchtkwaliteitsnormen ter plekke ook na gebruikmaking van middelen uit het NSL overschreden worden. Een tweede voorwaarde is dat het gekozen systeem gelijk moet zijn aan een landelijk vastgesteld systeem, zodat er geen lappendeken komt. Ten slotte mag de aanpak niet nadelig zijn voor mensen met een laag inkomen. Zo heeft de Kamer gesproken. De regeling die wij uitwerken, zal in deze lijn worden opgesteld. Deze voorwaarden zullen daarin worden opgenomen. Zoals bekend, vind ik dat zelf een gezonde lijn. Er is gesproken over de proportionaliteit, maar het gaat er vooral om dat wij tot op dit moment de overtuiging hebben dat zonder die zone voor personenauto's aan de luchtkwaliteitsnormen goed kan worden voldaan. Dat zal dus moeten blijken. Dat wachten wij gewoon af.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik bedank de ministers voor de beantwoording. Het is goed dat er een fiscale stimuleringsregeling voor de PIEK-voertuigen komt. Ik heb begrepen dat de Ambassadeur Stedelijke Distributie nog naar de venstertijden zal kijken. Dat is een zeer belangrijk onderwerp.

Ik ben echter uiterst ongelukkig met het feit dat de minister van VROM heeft aangegeven dat zij liever niet heeft dat Amsterdam met een parkeervergunning op basis van milieugegevens komt, omdat het kabinet met een experimenteerwet zal komen voor gedifferentieerde parkeertarieven in vier gemeenten. Dat wordt dus weer hetzelfde! Wij vinden echt dat er te weinig rekening wordt gehouden met mensen met een kleine portemonnee. Het is oneigenlijk. Een auto stoot immers geen schadelijke stoffen uit als die wordt geparkeerd, maar als die rijdt. Er klopt dus niets van dat je een auto die niet aan bepaalde milieueisen voldoet, niet zou mogen parkeren. Ik neem aan dat de VVD zich hier stevig tegen zal verzetten. Ik wil het kabinet vragen om daar nog eens kritisch naar te kijken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank beide ministers voor de beantwoording. Tot de laatste opmerking van de minister van Verkeer en Waterstaat was ik het helemaal eens met de manier waarop wordt omgegaan met de milieuzones en toch ook de restrictie. Ik vind ook dat wij niet tegen alle gemeenten maar kunnen zeggen: als jullie dit willen, doe het dan maar. Blijkbaar is toch heel goed aangegeven waar en wanneer dat mag en hoe dat in elkaar zit. Dat was voor mij nog een beetje onduidelijk. Voor ons is het allerbelangrijkst dat nu wettelijk geregeld wordt dat het convenant voor bestelauto's er komt. De minister heeft gesproken over de

datum van 1 januari 2010. Wil hij de Kamer op de hoogte brengen zodra er vertraging dreigt te ontstaan?

Ik heb nog een vraag over de laatste opmerking van de minister. Wij waren natuurlijk helemaal niet blij met die motie. Maar goed, die is aangenomen. Hoorde ik de minister nu zeggen dat hij de inhoud van die motie in die wet gaat verwerken? Dat kan ik me eigenlijk niet voorstellen. Wij hebben die wet in eerste instantie nodig voor het convenant inzake de bestelauto's. Ik kan me niet voorstellen dat wij vervolgens in de wet gaan regelen dat het alleen maar voor de bestelauto's geldt en dat het niet mag gelden voor personenauto's. Dat begrijp ik dus even niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Er is vandaag goed nieuws te melden, want de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat zitten op één lijn. Het is fijn om dat vast te stellen, vooral omdat de minister van Verkeer en Waterstaat dat nog heel expliciet, tot twee keer toe, heeft gemeld. Dat was dus blijkbaar toch even nodig! Ik ben hem daarvoor erkentelijk.

Voorzitter. Ik heb nog meer goed nieuws, want ik kan de heer Aptroot melden dat er, wat de handhaving betreft, in Amsterdam zelfs met camera's gewerkt zal worden. Dat linkse gemeentebestuur is daar echt goed bezig. Dat zal hem deugd doen. Ook over het parkeren in Amsterdam heb ik nieuws te melden. Overdrijven is immers ook een vak. Ik heb begrepen dat het om nieuwe aanvragen gaat, dat het gaat om 5% van het totaal aan parkeervergunningen. 95% valt er dus helemaal niet onder. Men moet het dus ook niet erger maken dan het is. Het is misschien slecht nieuws, maar mensen die hun auto ergens in die milieuzone willen parkeren, moeten ook in de milieuzone naar die parkeerplaats toe rijden. Daar mag je dus wel degelijk rekening mee houden.

Ik ben blij dat de minister van VROM heeft gezegd dat de zomer van 2009 een cruciaal moment zal zijn. Dan zal duidelijk worden of datgene wat wordt beoogd met de milieuzonering voor vrachtauto's, ook daadwerkelijk wordt gehaald. Ook de minister vindt een overtredingspercentage van 33 veel te hoog. Wij moeten de 100% halen of dat percentage in ieder geval toch zo dicht mogelijk naderen. Dat lijkt mij goed nieuws. Dat is immers een meetbare doelstelling waar wij deze zomer op terug kunnen komen. De minister heeft ten aanzien van de bestelauto's gezegd dat men in een vergevorderd stadium van de onderhandelingen verkeert. Er vindt ook een aanpassing van de Wegenverkeerswet plaats om dat allemaal mogelijk maken. Kan ik ervan uitgaan dat dit dan ook binnen nu en een jaar concreet is ingevoerd? Ik ben het helemaal eens met de minister van VROM – en daar is de minister van Verkeer en Waterstaat het dan ook mee eens – dat het hier gaat om grote aantallen, dat dit lekker aantikt en dat je er daarom ook werk van moet maken.

Ik maak nog een laatste opmerking in de richting van de minister van Verkeer en Waterstaat. Hij heeft het over de wijziging van de Wegenverkeerswet, maar het is mij niet helemaal helder of hij het alleen heeft over de bestelauto's of ook over de personenauto's. Daar zijn eerder al vragen over gesteld. Daar zou men ook mee aan de slag moeten gaan. Ik wil derhalve dat dit gebeurt en dat er geen spelletjes worden gespeeld. De minister heeft in juli 2008 op Kamervragen van de heer Duyvendak gesuggereerd dat de RDW al begonnen is met het invoeren van kentekens en milieugegevens van personenauto's en bestelbusjes. Vandaag begrijp ik weer dat hij dat nu aan het overwegen is. Hoe zit dat nu precies? Is dat al effectief beleid? Zijn we al aan de slag of doen wij hier aan bezigheidstherapie? Daar houd ik niet van.

De **voorzitter**: Net zoals u constateerde dat de verhouding tussen deze bewindspersonen goed is – wat overigens al langer het geval is – heb ik kunnen constateren dat u uw hoogtepunt had tijdens het betoog van de heer Aptroot. Dat zijn dus alleen maar positieve berichten!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is al weer helemaal weg!

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb niet de illusie dat ik daar iets aan kan doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, ik ben er klaar mee.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het doet mij goed dat de minister bij zijn openingszin de behoefte heeft om aan te geven dat hij het eens is met de minister van Milieu, maar ik vraag me dan wel meteen af: aan wie ligt dat nu?

Ik vind het overigens wel een terechte opmerking, omdat ik al twee debatten daarvoor het gevoel had dat ik twee keer een verschillend verhaal hoorde als het ging om de prioriteiten van de minister van Verkeer en Waterstaat en die van de minister van VROM. Ik was dus wel blij dat de minister nu al vooraf duidelijkheid gaf over de wijze waarop ik zijn verhaal zou moeten duiden.

Ik wil beide bewindspersonen bedanken voor de antwoorden. Een aantal van die antwoorden was zeer verhelderend. Ik ben het ermee eens dat wij voor de langere termijn hard moeten inzetten op bronbeleid. Daar moet in Europa hard aan getrokken worden, want uiteindelijk is daar de winst te halen. Op dat punt steun ik dus beide ministers.

Wat betreft de milieuzonering en de fasering die de minister van Verkeer en Waterstaat geeft, heb ik toch nog wel mijn bedenkingen of daar wel het maximale uit is gehaald. Ik kan mij wel iets voorstellen bij een uiteindelijke fasering richting 2013 als dat zou betekenen dat iedere vrachtwagen die niet aan de normen voldoet, ook nergens meer te gebruiken is. Ik snap dat er om economische redenen wordt gezegd dat voorzichtigheid geboden is, omdat bedrijven niet kapot gemaakt mogen worden. Maar niet heel Nederland is gezoneerd. Nu heb ik natuurlijk liever dat vervuillende vrachtwagens helemaal niet rijden, maar er bestaat niet per definitie gelijk een probleem voor ieder bedrijf als die vrachtwagens uit bepaalde stadscentra worden geweerd. Bedrijven ontwikkelen natuurlijk ook door en hebben in hun wagenpark waarschijnlijk best wel nieuwe wagens die specifiek geschikt zijn voor het centrum van bijvoorbeeld Amsterdam of een andere stad met een milieuzone. Het is bovendien een stimulans voor een bedrijf als het weet dat het bepaalde stappen moet zetten om de klandizie in een bepaalde stad te houden. Ik wil de minister van Verkeer en Waterstaat derhalve oproepen om de mogelijkheden te bekijken om die fasering toch te versnellen. Ik denk namelijk dat daar zeker mogelijkheden voor zijn.

Ik ben blij met de opmerkingen over de verkeersborden. Ik ben blij dat er geen ratjetoe zal ontstaan. Ik hoop verder dat er snel duidelijkheid zal zijn over de bestelauto's. Ik hoop voorts dat de datum van 1 januari 2010 bewaarheid zal worden.

Mijn slotvraag luidt: wat moeten toch in vredesnaam militaire voertuigen in het hartje van Amsterdam of elke andere willekeurige stad? Dit is geen grap. Immers, als er daadwerkelijk iets aan de hand is, dan vervallen alle wetten die dit soort dingen regelen. Dan moeten ze er gewoon heen, desnoods door de weilanden! Ik zie geen reden waarom hier in normale situaties uitzonderingen zouden moeten gelden. Als Defensie ergens goederen zou moeten halen, dan kan ook gewoon een schone vrachtwagen worden ingehuurd. Een uitzondering moet alleen worden gemaakt voor die situatie waarin geen alternatief voorhanden is. Ik kan me niet voorstellen dat Defensie bij dit soort gevallen geen alternatieven zou kunnen bedenken. Daar hoor ik graag nog een reactie op.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik kan me nog herinneren dat wij in deze Kamer een paar maanden geleden riepen dat wij in bepaalde

omstandigheden het leger zouden moeten inzetten. Je weet maar nooit of dat in de binnenstad gebeurt!

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Die fractie was niet aanwezig en het was in Gouda.

De heer **Van Heugten** (CDA): Misschien krijgt Gouda ook nog eens zo'n milieuzone. Dan hebben wij het in ieder geval niet voor niets gedaan. Voorzitter. Ik bedank de ministers voor hun beantwoording. De CDA-fractie is het eens met de oproep van de minister van VROM aan Amsterdam om de milieuparkeervergunningen niet door te zetten en de experimentenwet op dat vlak af te wachten.

Ik kom te spreken over de invoering van de milieuzones. De heer Roemer heeft gevraagd of er niet tot een versnelling kan worden gekomen, of die eisen niet sneller kunnen worden opgeschroefd. Wij moeten natuurlijk wel even reëel blijven. Aan de ene kant vragen wij als parlement het kabinet om maatregelen om het bedrijfsleven, dat nu bijna op apegapen ligt vanwege de kredietcrisis, aan alle kanten te ondersteunen. Met de ene hand zijn wij dus het bedrijfsleven aan het steunen en met de andere hand zouden wij dan datzelfde bedrijfsleven weer op nog hogere kosten jagen en op omvallen zetten. Transport is uiteindelijk de bloedsomloop van onze maatschappelijk handelsverkeer. Ik vind het een rare gedachte dat je dat hier in hetzelfde huis, vanuit dezelfde partij, zo tegenstrijdig met elkaar kunt verbinden. Wij zijn er in ieder geval heel consequent in. Milieumaatregelen moeten. Die nemen we ook. De minister heeft het belang van het NSL ook duidelijk aangegeven. Maar wij moeten wel oog hebben voor de positie van het bedrijfsleven. Ik ben blij dat de minister dat ook heeft toegezegd. Wij hebben bovendien geconstateerd dat de milieuzonering een tijdelijke maatregel is, omdat over een aantal jaren binnen de milieuzones dezelfde auto's zullen rijden als daarbuiten.

De heer **Roemer** (SP): Ik wijs op mijn slotzin. U zou een feit hebben als er geen alternatieven waren. Wij praten hier over slechts negen zones. De laatste fasering vindt plaats in 2013. Ik ben heel veel bij transporteurs geweest. Ik ken de problemen die daar spelen. Maar dat wil niet zeggen dat wij andere problemen daardoor meteen maar aan de kant moeten schuiven en moeten doen alsof die niet bestaan. Een transporteur zal bovendien nooit ofte nimmer van de ene op de andere dag het hele wagenpark vernieuwen. Dat zal in fasen plaatsvinden, dat is ook bedrijfsvoering. Het is heel logisch dat dit gebeurt. Ik ben er dus niet van overtuigd dat een bedrijf met redelijk wat wagens niet in staat is om het zo te organiseren dat het gebruik kan maken van een nieuwere, schonere auto in de milieuzones. Daarom denk ik dat dit zeker haalbaar is. Ik wil ook zeker een reactie van de minister daarop. Er kan natuurlijk altijd een uitzondering worden gemaakt. Daar wil ik best over praten.

De heer **Van Heugten** (CDA): Meer dan 70% van de transportsector in dit land bestaat uit bedrijven die minder dan vijf auto's hebben. Wij praten dus over het midden- en kleinbedrijf. Het CDA kent het midden- en kleinbedrijf en heeft ook oog voor de noden en de perikelen die daar spelen. Als je maar twee auto's hebt en je moet er één vervangen, dan moet je de helft van je wagenpark in één keer vervangen. Zo simpel is het! Het zijn geen negen gemeenten, er zijn inmiddels twintig gemeenten die het convenant ondertekend hebben en bezig zijn met de invoering van milieuzones. Wij praten dus wel ergens over. Het CDA vindt het in ieder geval belangrijk dat je niet met de ene hand geeft en met de andere hand neemt, waardoor het bedrijfsleven echt geen kant meer op kan. Ik ben blij met de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat dat hij nog eens wil kijken naar de generieke vrijstellingen die bij dit besluit horen. Dat betreft alle hulpdiensten, de takel- en kraandiensten die

daar met bijzondere voertuigen in werken. Ik ben blij met die toezegging, maar ik zou ook heel graag de toezegging willen dat hij ook generiek de auto's van 25 jaar en ouder vrijstelt. Dat zijn geen commerciële gebruikswagens, het zijn auto's van liefhebbers. Wij hebben daar een zwak voor. Je zult maar eigenaar van zo'n auto zijn en aan bepaalde evenementen willen deelnemen! Die auto's kunnen heel simpel vrijgesteld worden. Het verheugt mij voorts dat de ondersteuning van het bedrijfsleven voor de PIEK-regeling en de dagranddistributie voortgezet wordt. Wij komen daar nog nader over te spreken. Dat geldt ook voor het referentiemodel van de venstertijden. Daar zullen wij 18 maart verder over praten. Ik proefde bij de minister van Verkeer en Waterstaat in ieder geval wel de wil om dat referentiemodel met kracht in Nederland ingevoerd te krijgen. Dat zou goed zijn.

Ik maak ten slotte nog een opmerking over de uitbreiding van de milieuzones naar bestelauto's. Ook dit is voor het CDA een middel om iets te bereiken, namelijk schonere lucht. Het is geen doel dat op zichzelf staat. Ik heb het idee dat sommige partijen hier die uitbreiding inmiddels tot een doel op zichzelf hebben verheven. Ik wijs erop dat de ARN-gelden, de gelden van de verwijderingsbijdrage, door alle auto's in dit land worden opgebracht. Wij willen dat die middelen bij een sloopregeling of een bijdrage aan een sloopregeling zo breed mogelijk worden ingezet, en niet alleen voor een heel kleine specifieke groep. Die middelen zijn immers door een brede groep autobezitters ingebracht.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Er is nog één specifieke vraag aan mij gesteld. Mevrouw Van Gent vroeg of zij ervan kon uitgaan dat de invoering van de milieuzone voor bestelauto's tussen nu en een jaar zal plaatsvinden. Ik heb al gezegd dat er overeenstemming is over het convenant. De sloopregeling is nu de tweede stap. Ik heb gezegd dat die niet lang meer op zich zal laten wachten. Vervolgens zijn er nog de RDW-gegevens. Daar heeft minister Eurlings zojuist al informatie over gegeven. Dat zal per 1 januari 2010 gebeuren. De gemeenten hebben zelf aangegeven dat zij nu de tijd moeten nemen om afspraken met het bedrijfsleven te maken over de zaken die nog georganiseerd moeten worden. Zij zullen daar ook nog enige tijd voor nodig hebben. De inschatting van de gemeenten zelf is dat de daadwerkelijke invoering niet voor het voorjaar van 2010 zal plaatsvinden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Er liggen nog een paar vragen op mijn terrein. Nogmaals, het zou in het algemeen, en hierbij al helemaal niet, niemand mogen verbazen dat wij volstrekt op één lijn zitten. Het NSL is immers van kardinaal belang om ook nog aan wegbreiding te kunnen doen en om niet in de knel te komen, om niet tot stilstand te komen. Juist nu is het nodig dat er in ons land nieuwe wegen kunnen worden aangelegd, dat de capaciteit van de infrastructuur kan worden vergroot. Zo'n programma is daarvoor een essentiële randvoorwaarde. De milieuzonering voor de vrachtauto's speelt een belangrijke rol bij het afdoende op orde houden van de luchtkwaliteit. Ik ben er dus zeer voor, in die zin dat het ons helpt om verder vooruit te kunnen. Daarbij is natuurlijk wel altijd van belang dat de regel proportioneel en echt nodig is. Je moet niet voor niets regels instellen. Als die niet nodig zijn, zijn die niet nodig. Ik zal daar in het kader van de milieuzonering voor personenauto's nog nader op terug komen.

Ik begin met de uitzonderingen. Ik denk dat het wel degelijk dienstig is om die uitzondering voor het leger te maken. Ik kan nu ronkende verhalen beginnen over mijn prille jeugd, toen met de tanks de barricades in Amsterdam werden geslecht. Ik vertelde dat zojuist even en mijn directeur, de heer Olthoff, bekende mij daarop dat hij dat van dichtbij heeft meegemaakt. Toen ik vervolgens verschrikt opzij keek, vertelde hij dat hij toen wel een stropdas om had. Hij stond dus niet op de barricade, maar

hij keek meer vanaf de zijkant toe. Maar goed, laten wij nu geen nieuwe barricades uitlokken. Ik hoop dat wij die tijd achter ons hebben. Ik wijs erop dat de locatie van een aantal kazernes dusdanig is dat zij zonder zo'n ontheffing in de problemen komen. Dan denk ik: als je het over luchtkwaliteit hebt, die paar keer dat daar een militair voertuig voorbij komt, ik denk dat wij dat nog wel kunnen hebben.

De ontheffing voor vrachtauto's van hulpdiensten vind ik van groot belang. Ik heb de brandweer genoemd. Je zou er niet aan moeten denken dat een pand afbrandt, met alle risico's en schade van dien. Zo'n brand is overigens ook niet goed voor de luchtkwaliteit. Die brandweerauto moet er dus gewoon door. De hulpdiensten moeten gewoon te allen tijde erdoor kunnen. Dan zijn er nog de zeer uitzonderlijke vrachtwagens. Zo'n museumvrachtauto schijnt niet of nauwelijks een probleem te vormen. Er zijn een aantal parades waaraan dergelijke vrachtauto's deelnemen, bijvoorbeeld een parade op 5 mei. Daar schijnen gemeenten helemaal geen probleem van te maken. Laat dat vooral zo blijven! Als er ergens nog een individu is met een vrachtauto die nog moet worden aangezwengeld, dan kan die ook wel op de goede manier een ontheffing krijgen. Daar moeten wij dus een beetje een middenweg in vinden. Als het gebruik van bepaalde vrachtauto's frequent is, wat bijvoorbeeld bij de wagens van hulpdiensten het geval is, moet een generieke ontheffing worden verleend. Maar bij de heel kleine gevallen waarbij een keer zo'n museumstuk op de weg komt, moet worden geprobeerd om het met een vergunning te regelen. Laten wij in de gaten houden hoe dat werkt. Er is ons overigens ook nog geen klacht bekend dat dit tot problemen leidt. Ik wijs er nogmaals op dat het hier met name om vrachtauto's gaat.

De heer **Van Heugten** (CDA): Er is ook een federatie die de clubs met historische auto's vertegenwoordigt. Het gaat om 70 000 liefhebbers van oude auto's waarvan een belangrijk deel oude vrachtwagens zijn, dus met een gewicht boven de 3,5 ton. Het zou ten faveure van dit soort clubs heel gemakkelijk zijn om dat met één regel in de ontheffing op te nemen.

Minister **Eurlings**: Ons beeld is dat een groot gedeelte van die oldtimers personenauto's zijn. De historische vrachtwagens zullen zich ook niet zo snel in een binnenstedelijk gebied begeven, behoudens misschien voor een parade. Ik wil er best nog een keer naar kijken, maar ons beeld is op dit moment dat zich daar niet echt een probleem voordoet. Maar ik zal het nog een keer bekijken. Nogmaals, de wagens van de hulpdiensten moeten sowieso generiek worden toegelaten en bij uitzonderlijke auto's moet het via een vergunning worden geregeld.

De discussie over de milieuzonering voor personenauto's hebben wij inderdaad met de heer Duyvendak en anderen uitvoerig gevoerd. Daar speelde precies de vraag: is het wel nodig? Die discussie heeft tot een duidelijke parlementaire eindconclusie geleid. Wij volgen de bewuste Kameruitspraak op, in die zin dat de classificatie voor personenauto's wordt voorbereid en dat die beschikbaar is voor de differentiatie van de bpm en wellicht straks ook van de kilometerprijs. Verder is er nog de proef met de differentiatie van parkeertarieven en de milieuzone voor bestelauto's. In de regelgeving zal in lijn met de motie van de Kamer worden bepaald dat gemeenten de gegevens slechts zullen kunnen gebruiken voor de invoering van milieuzones voor personenauto's zodra de minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor toestemming heeft gegeven. Ik zal in lijn met die motie opereren. De collega van VROM en ik hebben bekeken of het nodig is. Ons beeld is dat het niet nodig is. Wij hebben het NSL en wij kunnen zonder die milieuzones. Ik wijs erop dat een milieuzonering voor personenauto's een erg stevige maatregel is. De heer Roemer wees tijdens het vorige overleg ook op de lagere inkomens en de hoeveelheid auto's die het zou betreffen. Als die invoering echt nodig zou zijn, als de Europese luchtnormen ook na gebruikmaking van alle maatregelen uit het

NSL toch overschreden zouden worden, dan zou tot een landelijk systeem moeten worden overgegaan. Ons beeld is echter dat dit niet gebeurt. Wij zullen dat uiteraard in de gaten houden. Als het wel nodig zou zijn, dan mag het in ieder geval geen lappendeken worden en mag het niet nadelig uitpakken voor mensen met een laag inkomen. Het is dus «nee, tenzij». Die discussie hebben wij al uit en te na met elkaar gevoerd. Wij voeren nu dus gewoon in die zin de aangenomen Kamermotie uit.

Ik kom te spreken over de autonome verschoning van het vrachtautopark. Daar gaan wij natuurlijk voor. Dat is inderdaad de eindoplossing waar wij naar streven. Wij willen dat met deze milieuzones stimuleren en bevorderen. De drieslag die ik heb genoemd, is heel ambitieus. Wij lopen hier in Europa echt mee voorop. Het is ambitieus, maar het is nog wel realistisch, het is nog wel te behappen. Het is ook een indeling die op een breed draagvlak kan rekenen en die ook als zodanig in het convenant is opgenomen. Ik zie dus geen reden om daar nu nog een slag overheen te doen. Het is zeer ambitieus maar nog wel te behappen. Wij moeten de sector ook nog wel een toekomst bieden. Als je een auto hebt met een motor met roetfilter die voldoet aan Euronorm 3 en die net een paar jaar oud is, dan zou het wel heel zuur zijn als je geen uitfaseringstijd zou krijgen. Dat is wat wij de sector hiermee bieden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil nog even terugkomen op de manier waarop met de aangenomen motie wordt omgegaan en op de manier waarop de wet wordt ingekleed. Ik ga er eigenlijk van uit dat wij een afspraak hebben over de wijze waarop wij met de wet omgaan. Maar wij gaan toch niet de inhoud van de motie in de wet zetten?

Minister **Eurlings**: Wij zetten de inhoud van de motie niet in de wet. De regering heeft gewoon gezegd dat zij eraan hecht dat dit soort zware maatregelen echt alleen wordt genomen als dat nodig is. Volgens ons was dat dus niet nodig. Als je die maatregelen al zou moeten nemen, omdat anders de boel op slot gaat en de levenskwaliteit eigenlijk in gevaar is, dan zou je alleen maar iets moeten doen volgens een landelijke aanpak. Dan moet er geen lappendeken ontstaan. Destijds is gezegd: regering, u kunt dat wel vinden, maar u heeft natuurlijk geen enkel instrument want u heeft er niets over te zeggen. Toen hebben wij gezegd: nee, wij zijn voornemens om de gegevens voor deze toepassing alleen beschikbaar te stellen als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Wij benaderen dat op die manier. Dat wordt met de motie van de Kamer ook onderstreept. Wij hebben die nadrukkelijke bevoegdheid zo omschreven, omdat wij er op een zorgvuldige manier mee willen omgaan. Dat heb ik ook van tevoren in het debat nadrukkelijk aangekondigd. Ik denk toch echt dat wij elkaar in het denkbeeld zouden moeten kunnen vinden dat zo'n draconische maatregel alleen maar moet worden genomen als die echt nodig is. Dat is in het belang van alles en iedereen. Het is voor ons «nee, tenzij». Wij denken dat het niet nodig is. De praktijk zal moeten uitwijzen of wij gelijk hebben of dat wij er helemaal naast zitten. Ik heb nog geen reden om dat laatste te denken, maar dat zal nog blijken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Draconische maatregelen worden nooit genomen omdat die leuk zijn, maar omdat die nodig zijn. Zegt de minister nu: in principe ga ik de wet zo aanpassen dat de invoering van milieuzones voor personenauto's mogelijk wordt als dat echt noodzakelijk is, mits ik daar dan toestemming voor geef? Ik wil het wel even helder hebben. Moet ik het zo uitleggen? Ik vind dat de minister heel veel woorden nodig heeft en ik begin een beetje wantrouwig te worden. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Er is overigens tot nu toe maar één gemeente die bezig is met de instelling van een milieuzone voor personenauto's. Dat is Amsterdam. Ik durf dat bijna niet te zeggen, want dan wordt de heer Aptroot weer helemaal overstuurd.

Minister Eurlings: Het heeft geen zin om de discussie van een half jaar geleden weer helemaal over te doen. Die heb ik met uw ex-collega Duyvendak heel indringend gevoerd. Wij dachten daar verschillend over. Maar goed, dat is mogelijk. Onze lijn bij die milieuzones voor personenauto's is echt «nee, tenzij». Dat hebben wij ook zo uitgesproken. Daarmee wordt niet bij voorbaat gezegd dat het nooit zal gebeuren, maar wel dat wij het alleen maar willen overwegen als het echt noodzakelijk is. Dan moet het ook nog eens om een landelijke aanpak gaan. Het gaat immers om een heel draconische maatregel. Ik kan mij de discussie over de mensen met de lagere inkomens nog herinneren. Er zijn heel veel mensen die dan ineens niet meer met hun auto bij hun huis kunnen komen. Dat moet je toch meewegen, ook voor het draagvlak voor milieubeleid. Je moet zoiets alleen doen als het echt noodzakelijk is. Wij hebben die discussie gevoerd. Wij doen dus niets anders dan de eindconclusie van die discussie gewoon uitvoeren. Ik weet zeker dat wij daar de komende tijd nog vaker over zullen spreken. De praktijk zal uitwijzen of wij gelijk hebben of dat wij er kardinaal naast zitten en tot andere conclusies moeten komen.

Toezeggingen

- De minister van VROM zal de Kamer binnenkort informeren over de uitkomsten van het gesprek inzake de financiering van een sloopregeling voor bestelauto's.
- De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 die nodig is om kentekens te kunnen koppelen aan milieukeurmerken, is begin 2010 gereed. Deze is nodig voor de milieuzonering voor bestelauto's.
- Op het referentiemodel stedelijke distributie komt de minister van Verkeer en Waterstaat terug in het kader van de kabinetsreactie op het advies van de commissie-Noordzij.
- De minister van Verkeer en Waterstaat komt nog terug op de wijzigingen van de relevante wet- en regelgeving die nodig zijn voor vrijstellingen voor hulpdiensten en Defensie.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep