

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 126

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2009

Tijdens het Algemeen Overleg over milieuzonering van 15 januari jongstleden (31 305, nr. 105) heb ik uw Kamer toegezegd een nadere toelichting te geven op de wijzigingen van de relevante wet- en regelgeving die nodig zijn voor vrijstellingen voor hulpdiensten en Defensie. Dit naar aanleiding van de bespreking van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Voertuigreglement en het koninklijk besluit van 15 december 1994, houdende uitvoering van artikel 4, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 inzake verkeersvoorschriften voor het militaire verkeer in gewone omstandigheden (Stb. 967) en het Voertuigreglement ten behoeve van de milieuzone voor vrachtauto's, dat ik de Kamer op 31 oktober 2008 heb voorgelegd (31 305, nr. 83).

Zoals ik uw Kamer op 15 januari jongstleden heb gemeld is het van belang dat het besluit op 1 mei aanstaande in werking kan treden, zodat overtredingen van de bepalingen van het besluit kunnen worden afgehandeld via de administratieve route, als zogenaamd «Mulderfeit». Dit om de handhaafbaarheid te vergemakkelijken en het gerechtelijke systeem zoveel mogelijk te ontlasten. Ik heb daarom na ontvangst van het advies van de Raad van State en de verwerking daarvan het ontwerpbesluit aangeboden aan de Koningin voor vaststelling. De datum van inwerkingtreding van het onderdeel met betrekking tot het milieuzonebord dient nog bij koninklijk besluit te worden vastgesteld, zodat er nog gelegenheid is hierover desgewenst met uw Kamer te overleggen.

Ik heb goede nota genomen van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het AO van 15 januari jongstleden. In dit kader wil ik benadrukken dat met het besluit de huidige situatie van milieuzones voor vrachtauto's niet gewijzigd wordt. Er verandert op zichzelf niets aan de reeds bestaande vrijstellingen en ontheffingen en de mogelijkheden vrijstellingen en ontheffingen te verlenen.

De gemeentelijke ontheffingsmogelijkheden zoals uiteengezet op de site www.milieuzones.nl <<http://www.milieuzones.nl>> worden dus door de

invoering van het besluit niet gewijzigd. Ook zorgt het besluit er niet voor dat er (nieuwe) milieuzones worden ingesteld. Evenmin veranderen de toegangseisen tot de milieuzone met dit besluit, die zijn immers tussen rijk, gemeenten en bedrijfsleven vastgelegd in het convenant «Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering» uit 2006 en worden in dit besluit ongewijzigd overgenomen. Ook verandert er niets aan de reeds bestaande vrijstellingen en mogelijkheden voor ontheffing. Het doel van het besluit is een nieuw verkeersbord (C22a) te introduceren waarmee de milieuzones worden aangeduid. Dit om de duidelijkheid voor de verkeersdeelnemer op straat te vergroten. Op dit moment wordt voor de milieuzones voor vrachtverkeer gebruik gemaakt van het bord C7 («gesloten voor vrachtverkeer»), dat een algeheel verbod voor vrachtauto's aangeeft. Voor vrachtauto's die voldoen aan de toegangseisen van de milieuzone dient vervolgens ontheffing te worden verleend. Door de toegangseisen op te nemen in het besluit voor het nieuwe verkeersbord kan de ontheffing-verlening grotendeels achterwege blijven (behoudens voor bijzondere situaties), wat een besparing van administratieve lasten oplevert. Dat is het tweede doel van dit besluit.

Bij brief van 27 februari 2009, (30 175, nr. 77) bent u door mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geïnformeerd over het stopzetten van de subsidiëring van halfopen retrofit roetfilters op zware voertuigen. De conclusies van het in die brief genoemde onderzoek door TNO en het stopzetten van de subsidiëring hebben geen gevolgen voor dit ontwerpbesluit. Ten eerste blijken de gevolgen voor de effectiviteit van de milieuzones voor vrachtverkeer uiterst gering. De convenantpartners zien daarin dan ook geen aanleiding om de toegangscriteria voor de milieuzones aan te passen. Ook zullen vrachtauto's die met deze filters zijn uitgerust onverminderd toegang houden tot de milieuzones, overeenkomstig de huidige toegangscriteria. Ten tweede is de typegoedkeuring voor de halfopen roetfilters niet ingetrokken. De halfopen roetfilters voldoen immers wel aan de oorspronkelijke typegoedkeuringseisen. Eventueel wordt de typegoedkeuring later aangepast, afhankelijk van de resultaten van het vervolgonderzoek naar halfopen roetfilters van andere fabrieken en de aanbevelingen van TNO afgewacht. In het ontwerpbesluit wordt voor de aan de typegoedgekeurde roetfilters gestelde eisen verwezen naar de nog op te stellen Regeling typegoedkeuring roetfilters. Aanpassing van de typegoedkeuringseisen in die regeling zal daarom geen nadere aanpassing van dit ontwerpbesluit vergen.

Dan de toelichting op de vrijstelling voor Defensievoertuigen. Een aantal locaties van de krijgsmacht, veelal kazernes, is gesitueerd binnen de milieuzones. Van en naar deze locaties vindt transport plaats van goederen en mensen waarvoor soms ook vrachtauto's gebruikt worden. Door het grote aantal in de komende jaren te vervangen voertuigen en de specifieke vereisten die aan defensievoertuigen worden gesteld, is het voor het ministerie van Defensie niet mogelijk op korte termijn te voldoen aan de eisen voor de milieuzone genoemd in artikel 86d RVV 1990. Het hoofdstuk milieuzones in het RVV 1990 is daarom vooralsnog niet van toepassing op voertuigen, die worden gebruikt ten behoeve van het militaire verkeer in normale omstandigheden. Nochtans neemt het ministerie van Defensie ter verbetering van de luchtkwaliteit bij nieuw en bestaand materieel technische maatregelen die leiden tot een lagere emissie van fijn stof en stikstofdioxide. Zo zullen bijvoorbeeld de voertuigen die specifiek zijn bedoeld om de kazernes van goederen te voorzien, al in de loop van 2009 worden vervangen door Euro V voertuigen.

Ten aanzien van de hulpdiensten politie, brandweer en ambulance-diensten blijkt het regelen van een generieke vrijstelling in dit besluit niet

nodig. Politie, brandweer en ambulance voeren als zij een dringende taak uitvoeren optische en geluidssignalen (art. 29, eerste lid, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV)). Als zij dat doen wordt het betrokken voertuig een voorrangsvoertuig (art. 1, onder a, RVV). Bestuurders van een voorrangsvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van het RVV (en dus ook straks t.a.v. die betreffende milieuzone) voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist (art. 91 RVV). Verder hebben de betrokken diensten alle vrijstellingen ex art. 147 Wegenverkeerswet 1994 waardoor zij mogen afwijken van bepalingen van het RVV voor zover dit voor de uitvoering van de opgedragen taken noodzakelijk is. Voor de beeldvorming is het verder goed te vermelden dat er bij de milieuzones geen sprake is van fysieke barrières zoals slagbomen e.d. Handhaving vindt plaats aan de hand van het kenteken van een voertuig en niet door staande houding. Er is dus geen enkele belemmering voor de hulpdiensten om snel bij een noodsituatie binnen een milieuzone te geraken.

Dan het voorstel van het lid van uw Kamer dhr. Van Heugten (CDA), ingebracht tijdens het algemeen overleg van 15 januari jongstleden. Dit voorstel betreft het regelen van een generieke vrijstelling voor bijzondere voertuigen zoals bouwkransen en takelwagens. In het convenant «Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering» zijn verschillende categorieën van bijzondere voertuigen, zoals bijvoorbeeld kraanwagens, benoemd waarvoor geldt dat de gemiddelde afschrijvingstermijn langer is dan 8 jaar. In het convenant is afgesproken dat alle vrachtauto's van 13 jaar en jonger, die vallen binnen deze bijzondere categorieën, worden toegelaten in de milieuzone. Voor deze bijzondere categorieën is de toegang tot de milieuzone geregeld door middel van langdurige ontheffingen. Deze langdurige ontheffingen worden verleend door SenterNovem, dat hiervoor gemandateerd is door de gemeenten die een milieuzone hebben ingesteld. Voor deze constructie is gekozen om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en gemeenten zoveel mogelijk te beperken.

In overleg met de sector zal worden bezien of er categorieën bijzondere voertuigen zijn die in de huidige praktijk toch nog problemen ondervinden bij de verlening van ontheffingen. Als dat het geval is ben ik bereid, in overleg met de gemeenten en de andere convenantpartners, te bezien welke mogelijkheden er zijn om de administratieve lasten verder te beperken.

Ten aanzien van de gedachte om vrachtauto's van 25 jaar en ouder (oldtimers) vrij te stellen gaf ik tijdens het Algemeen Overleg al aan dat dit probleem nauwelijks speelt en dat in de praktijk blijkt dat gemeenten dit in overleg met betrokkenen zelf bevredigend oplossen. Er is dus nauwelijks aanleiding om voor deze groep nadere regels op te stellen.

Een generieke vrijstelling voor vrachtauto's van 25 jaar en ouder is bovendien ongewenst. Dit betreft juist de meest vervuilende groep vrachtauto's die gemeenten met milieuzones beogen te weren uit het centrum van hun stad. De vrachtauto's die als hobbyof verzamelobject in bezit zijn, zijn niet eenvoudig te onderscheiden van de vrachtauto's die commercieel gebruikt worden.

Daarnaast blijken er in de praktijk voor de eigenaren van oldtimer-vrachtauto's nauwelijks problemen te zijn met de milieuzones, zo blijkt uit recent overleg tussen het ministerie van VROM en de Federatie Historische Automobiellclubs (FE HAC). In overleg met de betreffende gemeente(n) wordt in de praktijk een passende oplossing gevonden. Ik geef een paar voorbeelden: zo wordt door gemeenten ontheffing verleend tijdens evenementen zoals de parades met historische militaire voertuigen op Bevrijdingsdag. In Eindhoven zijn voertuigen van het DAF-museum vrijgesteld van de milieuzone mits zij de kortste route in en uit de milieuzone aanhouden. In Den Haag is een particulier die binnen de milieuzone

zijn oude Amerikaanse truck heeft gestald, vrijgesteld als ook hij via de kortste weg de milieuzone in- en uitrijdt. Kortom, in de praktijk vindt men hier op lokale schaal een oplossing op maat, waar een generieke vrijstelling onbedoelde negatieve effecten zou hebben.

Ik hoop u met deze toelichting voldoende geïnformeerd te hebben.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings