

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

984

Vragen van het lid **Vendrik** (GroenLinks) aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *de gebrekkige handhaving en naleving van milieuzones voor vrachtwagens*. (Ingezonden 20 november 2009)

- 1 Kent u het rapport «Milieuzones, gestaag maar traag» van Milieudefensie?¹
- 2 Onderschrijft u de conclusie uit het rapport dat zo'n 20 procent van de vrachtwagens in milieuzones te veel vervuiling uitstoot om daar te mogen rijden en de handhaving nog steeds niet op orde is?
- 3 Wat is er misgegaan sinds de evaluatie in januari 2009, toen u de Kamer beloofde dat «deze zomer de naleving zo goed als 100% zal zijn» en wat gaat u doen om verbetering in deze situatie te brengen?
- 4 Deelt u de mening dat een extra inspanning en het simpelweg handhaven van de regels een heel groot effect voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, gezien de conclusie uit het rapport dat de 20 procent

overtreders meer fijnstof uitstoten dan de 80 procent die zich wel aan de regels houdt?

- 5 Verwacht u dat transporteurs voldoende op de hoogte zijn van het feit dat in januari 2010 de regels strenger worden en een aantal ontheffingen worden geschrapt?
- 6 Verwacht u dat de komende weken transporteurs hun wagenpark of hun vervoersschema's zo aanpassen, dat wordt voldaan aan de nieuwe eisen, of deelt u de vrees dat het nalevingspercentage zal terugzakken naar dat van een jaar geleden?
- 7 Kent u de afspraak tussen de gemeente Eindhoven en ondernemers dat in de noordelijke helft van de zone de regels niet gehandhaafd zullen worden?
- 8 Kent u nog andere situaties waarin gemeenten met ondernemers afspreken dat ze verkeers- of milieuregels niet in acht hoeven te nemen?
- 9 Wat is uw oordeel over de waarneming van Milieudefensie, dat her en der ook gemeentelijke

voertuigen in de zones rijden die daar qua uitstoot te vies voor zijn? Bent u van plan daar actie op te ondernemen?

- 10 Wat is uw oordeel over het standpunt van de gemeente Rotterdam om haar milieuzone niet met kentekenscanners te controleren omdat dit in strijd zou zijn met andere (privacy) regels, mede gezien het feit dat dit in Amsterdam al gebeurt en zeer succesvol is en dat ook Den Haag scanners zal aanschaffen?
- 11 Bent u voornemens compenserende maatregelen te treffen om de doelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) te halen, gezien het feit dat de saneringstool ervan uitgaat dat 90 procent van de vrachtauto's zich aan de regels houdt en wat getuige het rapport niet het geval is?
- 12 Bent u voornemens compenserende maatregelen te treffen om de doelen uit het NSL alsnog te halen, mede gezien het feit dat een van de doelen van milieuzones is om de natuurlijke verjonging van het vrachtwagenpark te versnellen, en door de recessie investeringen worden uitgesteld en

de verkoop van nieuwe vrachtwagens flink is gedaald?

¹ Milieudefensie, november 2009
<http://www.milieudedefensie.nl/verkeer/publicaties/rapporten/Milieuzones%20-%20gestaag%20maar%20traag.pdf>

Antwoord

Antwoord van minister **Cramer**
(Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer)
(ontvangen 14 december 2009)

1
Ja.

2
Uit een recent uitgevoerde evaluatie – die in mijn opdracht is uitgevoerd – blijkt dat de naleving in de milieuzones medio 2009 is gestegen naar gemiddeld 80–85% (in 2008 was dit 75–80 %).
De handhaving werd tot medio 2009 hoofdzakelijk uitgevoerd met Buitengewoon Opsporings Ambtenaren, hierdoor is de pakkans beperkt. Met de invoering van handhaving met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) in Amsterdam sinds derde kwartaal 2009 en in 2010 in Utrecht, Den Haag en mogelijk Tilburg, zal de naleving in deze milieuzones verder toenemen.
Ook in de andere milieuzones wordt de handhaving gericht uitgevoerd tijdens de venstertijden.
Dit betekent dat er een stijgende lijn te zien is in het nalevingpercentage. Dit verheugt mij, maar tegelijkertijd constateer ik dat er met een nog hoger nalevingpercentage nog meer effect kan worden bereikt en er dus nog een weg te gaan is.

3
Handhaving van de milieuzones is de verantwoordelijkheid van de diverse gemeenten. Mijn ministerie ondersteunt de gemeenten door het faciliteren van de landelijke ontheffingverlening, communicatie en voorlichting. De handhaving van de milieuzones is gefaseerd ingevoerd, en is sinds begin januari aanzienlijk verbeterd. Destijds deelde ik uw zorg en heb beloofd bij de gemeenten hiervoor aandacht te vragen. Naar mijn mening hebben de diverse gemeenten de handschoen opgepakt en zien we dan ook nu een stijgende lijn in de naleving. Deze stijgende lijn zal zich met ANPR verder doorzetten.

4
Dat een betere naleving zorgt voor een betere luchtkwaliteit beaamt ik. Juist de groep overtreders stoot relatief veel fijnstof uit en daardoor kan de luchtkwaliteit nog aanzienlijk verbeteren.
Uit de eerder genoemde effectstudie blijkt dat bij een naleving van > 90% de berekende extra reductie van fijnstof en NO₂ 50% bedraagt. Echter zeer recente onderzoeksresultaten van TNO lijken erop te wijzen dat de NO_x- en NO₂-emissies van Euro V en Euro IV vrachtauto's vermoedelijk hoger zijn dan eerder werd aangenomen. Dit neemt niet weg dat een verbetering van de naleving > 90% nog steeds tot een verbetering van de luchtkwaliteit zal leiden.

5
Ja, transporteurs zijn voldoende op de hoogte dat de toelatingscriteria worden aangescherpt per 1 januari 2010. De communicatie richting de ondernemers wordt landelijk verzorgd door het ExpertiseCentrum Milieuzones met behulp van een website en een nieuwsbrief.
Ook de vervoerdersorganisaties communiceren naar hun leden en bovendien communiceren de milieuzone-gemeenten zelf ook. De transporteurs en ondernemers zijn daarbij vanzelfsprekend een belangrijke doelgroep.
In het Milieudefensierapport is sprake van het schrappen van een aantal ontheffingen. Dat is niet juist. Er worden geen ontheffingen geschrapt anders dan die logischerwijs uit de aanscherping van de toelatingscriteria voortvloeien. Deze toelatingscriteria zijn in 2006 benoemd. Voor alle bijzondere voertuigen geldt dat de ontheffingen voor deze voertuigen zullen worden verlengd tot het moment dat de voertuigen de leeftijd van 13 jaar bereiken.

6
Ik ga ervan uit dat bedrijfsleven en gemeenten hun verantwoordelijkheid nemen. Dat wil zeggen dat vrachtwagenchauffeurs zich aan de verkeersregels houden en dat gemeenten deze zullen handhaven.

7
Ja, dit is een tijdelijke regeling die onderdeel uitmaakt van een gefaseerde invoering en is, na arbitrage (conform het convenant)

van de Ambassadeur Stedelijke Distributie, overeen gekomen in overleg met de lokale vertegenwoordigers van de convenantpartners. De grootte van de zone is vastgesteld met het oog op verscheidene evaluatiemomenten en gefaseerde invoering. In het najaar van 2010 worden opnieuw de tussentijdse effecten gemeten.

8
Deze situaties zijn mij niet bekend, maar ik wil nogmaals benadrukken dat dit een afspraak is tussen een lokale overheid en het (lokale) bedrijfsleven. Dit is dan ook de verantwoordelijkheid van deze partijen.

9
Verschoning van het eigen wagenpark is één van de afspraken uit het convenant. De betrokken overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van deze afspraak. Echter, wanneer blijkt dat gemeenten deze afspraken uit het convenant niet nakomend zal ik hen hier zeker op aanspreken.

10
In Rotterdam is nog niet (definitief) besloten of er met kentekenscanners gecontroleerd wordt. Dit besluit wordt naar verwachting binnenkort genomen.
De gemeente Amsterdam heeft het gebruik van ANPR volgens de regels gemeld bij het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP). Dit college heeft naar aanleiding hiervan geen reden gezien hierop te reageren. Daarmee ga ik ervan uit dat de gemeente Amsterdam goed gehandeld heeft.
De gemeente Den Haag gaat de procedure richting CBP nog starten.

11
Jaarlijks wordt het effect van de milieuzones in Nederland geëvalueerd.
Deze evaluatie vindt plaats naast de monitoring van het gehele NSL. In de monitoringstool worden jaarlijks de meest actuele inzichten in de effectiviteit van NSL-maatregelen meegenomen, en zonodig bijgesteld. Van belang is echter het verwachte nalevingpercentage medio 2011 en niet het huidige. Uit de monitoring van het NSL in het najaar van 2010 zal dan ook moeten blijken of het noodzakelijk is om lokaal

compenserende maatregelen te treffen.

12

Er worden inderdaad in het algemeen minder nieuwe vrachtauto's verkocht. Of dat moet leiden tot

compenserende maatregelen voor het NSL kan nu nog niet worden bepaald. Daarvoor is bijvoorbeeld ook het totaal aantal vrachtautokilometers relevant.

Indien er minder verjonging van het wagenpark plaatsvindt door een lager aantal nieuw verkochte vrachtauto's, dan zal dit tot uiting komen in o.a. de wagenparksamenstelling die gebruikt wordt in de monitoringstool. Uit de monitoring van het NSL in het najaar van 2010 zal dan ook moeten blijken of het noodzakelijk is om lokaal compenserende maatregelen te treffen.