

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

2561

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de berichten «Met twintig camera's loeren op vieze auto's», «Al bijna tweeduizend vieze auto's verwerkt tot schroot» en «Cameratoezicht voor milieuzone Arnhem kost bijna half miljoen»* (ingezonden 24 april 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 juni 2015) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2320

Vraag 1

Kent u de berichten «Met twintig camera's loeren op vieze auto's», «Al bijna tweeduizend vieze auto's verwerkt tot schroot» en «Cameratoezicht voor milieuzone Arnhem kost bijna half miljoen»?^{1 2 3}

Antwoord 1

Ja, de berichten zijn mij bekend.

Vraag 2

Bent u bekend met de voorstellen van de colleges van burgemeester en Wethouders (B&W) in Arnhem en Utrecht, om de betreffende milieuzones te handhaven door middel van cameratoezicht? Is er onderzocht met hoeveel de concentraties stikstofdioxide en fijnstof in Arnhem en Utrecht worden verlaagd door het instellen van cameratoezicht? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ja, deze voorstellen zijn mij bekend. De onderbouwing van deze voorstellen is een verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten.

Vraag 3

Worden de afgesproken normen voor luchtkwaliteit gehaald in de gemeente Arnhem en in de gemeente Utrecht? Zo ja, waarom is een milieuzone nog nodig dan wel de uitbreiding daarvan? Zo nee, in hoeverre draagt een

¹ Utrechts Nieuwsblad, 18 april 2015.

² Utrechts Nieuwsblad, 21 februari 2015.

³ Gelderlander, 1 april 2015.

milieuzone bij aan het behalen van luchtkwaliteitsnormen? Kunt u dit onderbouwen?

Antwoord 3

Zoals aangegeven in antwoord op eerdere Kamervragen⁴ blijkt uit de landelijke monitoringsrapportage van 2014 dat voor het toetsjaar 2015 op een locatie langs de Noordelijke Randweg Utrecht (maximaal 500 m op de Albert Schweitzerdreef) een overschrijding wordt berekend van de jaarlijkse grenswaarde voor stikstofdioxide. De gemeente geeft aan dat op basis van in 2013 uitgevoerd windtunnelonderzoek de berekende concentratie op deze locatie lager en onder de jaargemiddelde grenswaarde uit zal komen. In de berekeningen is rekening gehouden met de effecten van alle maatregelen die worden uitgevoerd, zo ook de milieuzones voor personen- en bestelvoertuigen. In 2015 worden door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) nieuwe berekeningen gedaan met behulp van nieuwe inzichten in de emissies van wegverkeer en in de achtergrondconcentraties. Uit de monitoringsrapportage blijkt verder dat voor Arnhem in 2015 geen overschrijdingen van NO₂ worden verwacht. Het is aan de gemeenten om in te schatten en aan te tonen of het invoeren van een milieuzone een (kosten)effectieve maatregel is.

Vraag 4, 7 en 11

Klopt het dat het College van B&W in Arnhem in zijn overwegingen meeneemt dat het instellen en handhaven van een milieuzone door middel van cameratoezicht een opvoedend effect heeft? Deelt u deze mening? Bent u van mening dat het een taak van de overheid is om ondernemers en automobilisten op deze wijze op te voeden, en voor te schrijven of en wanneer zij hun wagenpark moeten vernieuwen? Zo ja, waarom? Zo nee, welke acties gaat u dan ondernemen om deze discriminerende en kostenverhogende maatregelen te stoppen?

Kan inzichtelijk worden gemaakt wat de bijdrage is van de Utrechtse en Arnhemse milieuzone aan de reductie van de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen? Zijn deze uitgaven volgens u kosteneffectief, gelet op de effecten voor de luchtkwaliteit en tijdelijkheid van de milieuzone? Zo nee, waarom grijpt u dan niet in?

Wat gebeurt er met de gegevens voor het registreren van auto's die door de milieuzones rijden? Op weke gronden mogen deze gegevens worden verzameld? Hoe is de privacy geborgd? Worden alle kentekens automatisch opgeslagen? Zo ja, voor hoe lang en voor welke doeleinden mogen deze gegevens worden gebruikt?

Antwoord 4, 7 en 11

Milieuzones zijn bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bescherming van de volksgezondheid als gevolg van luchtverontreiniging is een taak van de overheid.

Uw vragen hebben betrekking op de gemeentelijke verantwoordelijkheid met betrekking tot de instelling, onderbouwing en handhaving van milieuzones. Het is aan de gemeentelijke bestuurders om zich lokaal te verantwoorden voor het instellen van een milieuzone. Het is mij niet tot in detail bekend welke argumentatie daarbij wordt gebruikt, of hoe de privacy bij opslag van gegevens gewaarborgd wordt.

Vraag 5

Welk budget is er vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) beschikbaar gesteld voor de gemeente Arnhem, dan wel de stadsregio Arnhem-Nijmegen en voor de gemeente Utrecht? Kan er inzichtelijk gemaakt worden wat het totale kostenplaatje is van de Utrechtse en Arnhemse milieuzone voor het Rijk en de gemeente Utrecht en Arnhem, inclusief het milieucameratoezicht, het innen van boetes en personeelscapaciteit? Welk deel hiervan wordt besteed aan cameratoezicht met betrekking tot milieuzones? Worden hier aanvullende middelen vanuit het Rijk beschikbaar voor gesteld? Zo ja, op welke grondslagen en zijn hier resultaatafspraken over gemaakt?

⁴ Vergaderjaar 2014–2015, Kamerstuk 2015Z05525, vraag 1

Antwoord 5

Sinds 2006 is er in alle vier de tranches van het NSL zowel aan de gemeente Utrecht als aan de stadsregio Arnhem-Nijmegen budget toegekend. Voor de gemeente Utrecht gaat het om een totaalbedrag van € 64.289.133, aan de stadsregio Arnhem-Nijmegen is € 10.827.900 toegekend. Provincies en gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de besteding van dit budget en de keuze van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zij moeten hier voor een deel cofinanciering tegenover stellen. Er is geen overzicht beschikbaar van de uitgesplitste uitgaven voor specifieke maatregelen, zoals het instellen van milieuzones. Gemeenten en stadsregio's leggen jaarlijks verantwoording af bij de provincie over de besteding van de NSL-gelden. De monitoring van de voortgang en effecten van maatregelen is onderdeel van de jaarlijkse NSL-monitoringsrapportage.

Vraag 6

Bent u bekend met de signalen dat bestuurders beschikbare middelen vanuit het NSL hoe dan ook willen besteden, omdat ze anders terugvloeien naar de staatskas? Bent u het er mee eens dat het onwenselijk is dat geld onnodig wordt verspild aan maatregelen die niet kosteneffectief zijn? Zo nee, waarom niet? Heeft u afspraken gemaakt over het terug laten vloeien van de middelen die vanuit het NSL beschikbaar zijn gesteld, maar die niet worden uitgegeven?

Antwoord 6

Nee, ik ben niet bekend met deze signalen. De rijksoverheid geeft geen oordeel over de lokale maatregelen die in het kader van het NSL worden voorgenomen of uitgevoerd. Dat is de verantwoordelijkheid van het lokale bestuur. In de subsidiebeschikkingen van de NSL-gelden aan de provincies is de bepaling opgenomen dat de subsidies achteraf geheel of gedeeltelijk kunnen worden teruggevorderd, indien de gelden niet zijn besteed aan lokale luchtkwaliteitsmaatregelen. Vanaf de derde en vierde tranche geldt ook de eis van een eigen bijdrage aan deze maatregelen van ten minste 50%.

Vraag 8

Bent u het er mee eens dat, als de luchtkwaliteitsnormen reeds gehaald worden, alle kosten die met betrekking tot de milieuzones gemaakt worden overbodig zijn? Zo ja, waarom betaalt het Rijk dan nog steeds mee aan gemeentelijke milieuzones en kunt u dit uitleggen aan belastingbetalers elders in het land? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Milieuzones zijn bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bescherming van de volksgezondheid als gevolg van luchtverontreiniging is een publieke taak. De verantwoordelijkheid met betrekking tot de instelling, onderbouwing en handhaving van milieuzones ligt bij gemeenten. Het is aan de gemeenten om in te schatten en aan te tonen of het invoeren van een milieuzone voor bepaalde categorieën voertuigen een (kosten)effectieve maatregel is. De vervangingsregeling is een tegemoetkoming aan het bedrijfsleven in de omliggende gemeenten.

Vraag 9

Op welke (wettelijke) grondslagen is de verkeersboete van 90 euro tot stand gekomen en berekend? Bent u het er mee eens dat een verhoging van 90 euro naar 160 euro, dus met een stijging van maar liefst 78% na minder dan een jaar, disproportioneel is voor een maatregel die overbodig is en daarmee op geen enkele wijze valt uit te leggen aan de Nederlandse automobilisten? Zo nee, waarom niet? Kun u aangeven op welke grond een verhoging van 78% wordt toegestaan? Bent u het er mee eens dat de boete voor de milieuzone van 160 euro niet in verhouding staat met boetes die gericht zijn op de overtredingen die de verkeersveiligheid aantasten, zoals het niet dragen van een autogordel (140 euro), stilstaan met gevaar voor anderen (140 euro) en het rijden zonder rijbewijs (verlopen) van 90 euro? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het Openbaar Ministerie hanteert standaardbedragen voor verkeersovertredingen. Deze worden vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur en gepubliceerd in het zogeheten «feitenboekje»⁵. Het genoemde tarief van € 90 is het reguliere tarief dat is gesteld op negatie van een geslotenverklaring. Gelet op het specifieke doel van de onderhavige geslotenverklaring, het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de bescherming van het milieu en leefklimaat, is een zwaardere sanctie aangewezen. Op negatie van een milieuzone door vrachtauto's is momenteel een sanctie van € 230 gesteld. Omdat vrachtauto's meer schadelijke stoffen uitstoten dan personenauto's is een differentiatie in tarief geïndiceerd tussen beide voertuigcategorieën. Dit principe sluit overigens aan bij de gehanteerde sanctiesystematiek. De sanctie voor negatie van een geslotenverklaring in het kader van een milieuzone door personen- en bestelauto's is derhalve gesteld op 70% van de sanctie welke geldt voor vrachtauto's.

Vraag 10

Hoeveel extra inkomsten zijn er geraamd door de inning van milieuzone-verkeersboetes en hoe verhoudt zich dit met het tijdelijke karakter van een milieuzone? Voor wie zijn deze inkomsten? Wat zijn de kosten van de handhaving en inning van deze handhaving en hoe verhouden zich deze tot de inkomsten?

Antwoord 10

De inkomsten uit verkeersboetes vloeien naar de staatskas. Er is in de rijksbegroting geen rekening gehouden met eventuele extra inkomsten. De kostenafweging rond de invoering van de milieuzone is aan de gemeenten.

Vraag 12 en 13

Deelt u de mening dat de Nederlandse automobilist wordt gediscrimineerd in de Utrechtse milieuzone, aangezien overtreders uit landen waarmee Nederland geen afspraken heeft over uitwisseling van gegevens, zoals diverse Oost-Europese landen, geen boete hoeven te betalen als zij met een oude dieselauto door de milieuzone rijden? Zo nee, waarom niet?

Is er een toets uitgevoerd op het EU discriminatieverbod? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet? Kan er een schatting worden gemaakt van hoeveel buitenlandse automobilisten de dans ontspringen, aangezien zowel de beboeting als de inning op grond van het EU discriminatieverbod niet mogelijk is?

Antwoord 12 en 13

Nee, die mening deel ik niet. Ook buitenlandse automobilisten kunnen gecontroleerd worden door inzage in het kentekenbewijs van het voertuig en, indien geconstateerd wordt dat zij in overtreding zijn, geverbaliseerd worden. Er is dan ook geen toets op het EU-discriminatieverbod uitgevoerd.

Vraag 14

Klopt de berichtgeving dat de kentekencamera voor het weren van oude dieselauto's ten behoeve van de milieuzone in Utrecht werd gevoed door een diesलगenerator?⁶

Antwoord 14

Nee, dit bericht klopt niet.

⁵ https://www.om.nl/publish/pages/14450/feiteboekje_2015.pdf

⁶ Gelderlander, 1 april 2015.