

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Kamerstuk 31 305, nr. 288).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	2
VVD	2
PVV	4
CDA	5
D66	6
GL	6
SP	8

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit harmonisatie van milieuzones en heeft daarover nog een aantal vragen dan wel opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit en hebben een aantal opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit.

De leden van de D66-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben het ontwerpbesluit gelezen en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit om milieuzones te harmoniseren

De leden van de VVD-fractie lezen in de nota van toelichting dat door invoering van een milieuzone een gemeente de leefbaarheid en de luchtkwaliteit kan verbeteren. Deze leden vragen zich af waarop deze uitspraak is gebaseerd. Waaruit blijkt dat milieuzones de gezondheid van mensen verbeteren? En in welke mate? Is daar wetenschappelijk bewijs van? Lucht houdt zich niet aan gemeentegrenzen en is ook afkomstig van andere bronnen dan wegverkeer. Kan de Staatssecretaris aangeven uit welke bronnen luchtverontreiniging afkomstig kan zijn en welk aandeel wegverkeer gemiddeld hierin heeft? Tevens vragen deze leden waarom is gekozen voor een harmonisering in plaats van een uniformering van de milieuzones? Waarom blijven er meerdere varianten mogelijk voor Nederlandse steden? Blijft er nu geen verwarring ontstaan bij de verschillende milieuzones? Deze leden vragen zich af wat de verwachting is dat gemeenten doen: kiezen zij meteen de strengste variant of denkt de Staatssecretaris dat gemeenten, die een milieuzone instellen, dan alleen de minder strenge variant kiezen?

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de Staatssecretaris doet om gemeenten er op te wijzen dat ook andere, minder ingrijpende manieren zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren zonder een milieuzone in te stellen. Welke opties zijn denkbaar om de luchtkwaliteit te verbeteren zonder naar het middel milieuzone te grijpen? Hoe wordt voorkomen dat het instellen van een milieuzone leidt tot een symbool, aangezien de effecten amper te meten zijn? Wat kunt u zeggen over effecten van de reeds bestaande milieuzones? In hoeverre en in welke mate hebben zij bijgedragen aan een verbetering van de kwaliteit van leven en de levensverwachting? Is hier enig bewijs voor te vinden? Zo ja, waar kunnen deze leden dat lezen?

De leden van de VVD-fractie vragen of gemeente bij instelling van een milieuzone duidelijk moet motiveren waarom voor dit middel gekozen wordt en waarom minder ingrijpende methoden niet afdoende zouden zijn om het gewenste resultaat te behalen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het invoeren van milieuzones leidt tot minder diesels op de weg in de stad. Hoe groot is het areaal dat getroffen wordt en is het niet zo dat vanwege leeftijd sowieso oudere dieselveertuigen de stad zouden verlaten in verband met afschrijving, export of het bereiken van het einde van hun levensduur? In hoeverre draagt een milieuzone bij aan het versnellen hiervan? Welke kapitaalvernietiging vindt plaats door rijdende auto's af te schrijven of door waardevermindering? Wie draagt deze kosten en voor welk deel?

De leden van de VVD-fractie zijn optimistisch bij het lezen van de keuze voor de ontheffingen voor kampeervoertuigen, gehandicaptevoertuigen, klassieke voertuigen en oldtimers. Desalniettemin vragen deze leden zich af hoe deze ontheffing duidelijk wordt gemaakt? Wat is de afbakening voor deze categorieën en hoe worden mensen met voertuigen in de betreffende categorieën hiervan op de hoogte gesteld?

De leden van de VVD-fractie lezen dat afspraken met België zijn gemaakt over automatische herkenning door kentekencamera's. Wanneer is dit werkzaam? En wanneer is dit van toepassing voor Duitse voertuigen die bijvoorbeeld in de Maastrichtse binnenstad komen? Deelt u de zorg van deze leden dat buitenlandse automobilisten niks te vrezen hebben van een Nederlandse milieuzone als dit niet eerst goed geregeld is?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe eerlijk het is als buitenlandse automobilisten niet hoeven te betalen en wel de binnensteden in kunnen, terwijl Nederlandse voertuigen geweerd worden op straffe van een boete. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren? Gemeenten mogen zelf de keuze maken voor emissieklasse 3 of 4. Zijn er wel bepaalde voorwaarden waaraan een gemeente moet voldoen alvorens zo'n klassering wordt bepaald? Of is het college van burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad bepalend voor welke emissieklasse wordt toegestaan in een gemeente? De Staatssecretaris geeft in de nota van toelichting aan dat dit wordt bepaald op basis van de «lokale omstandigheden». Aan wat voor omstandigheden denkt de Staatssecretaris? Deelt de Staatssecretaris de mening dat het bijzonder gek is dat je in de ene gemeente met je auto wel zou mogen rijden en in de andere gemeente niet?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de milieuzones nog relevant zijn aangezien in vrijwel iedere stad de Europese normen voor luchtkwaliteit worden gehaald en zelfs de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) binnen bereik liggen van een groot deel van Nederland.

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de privacy van automobilisten gewaarborgd is als er een koppeling plaatsvindt tussen het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW) en de auto die op bepaalde momenten op bepaalde plekken zichtbaar wordt in een milieuzone? Deze leden willen meer weten over de aangekondigde evaluatie van de Wet milieuzonerings. Invoering van een milieuzone leidt volgens de nota van toelichting tot verjonging van het wagenpark en daarbinnen tot een verschuiving richting schonere voertuigen. Indien de normen worden gehaald, is het dan zo dat de Wet en daarmee de milieuzones automatisch komen te vervallen? Wanneer is een evaluatie succesvol? Hoe valt dat objectief te beoordelen? Is daarbij de dan geldende Europese norm voor luchtkwaliteit leidend?

De leden van de VVD-fractie willen weten of de ontheffingen centraal geregistreerd gaan worden. Wie wordt daarvoor verantwoordelijk? Is er een centraal punt voor iemand die vragen heeft over zijn of haar individuele situatie? Indien een ontheffing geldig is voor het hele land, hoe wordt dan voorkomen dat iemand alsnog een bon thuisgestuurd krijgt?

De leden van de VVD-fractie vragen of kosten en resultaat nog wel in verhouding met elkaar staan. Is dat het geval, wanneer bijvoorbeeld alleen al het opzetten van het systeem en cameratoezicht in een stad als Maastricht tussen de vijf en acht miljoen euro kost? Onderschrijft de Staatssecretaris dat voor dit geld veel andere maatregelen genomen zouden kunnen worden die de leefbaarheid ten goede komen?

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij het weren van auto's op de weg, indien zij hun algemene periodieke keuring (APK) hebben en verder aan de regels voldoen. Op grond van welke artikelen kan een gemeente een gebiedsverbod instellen en deelt de Staatssecretaris de mening dat het belangrijk is dat de centrale overheid een bepaalde mate van regie houdt om willekeur in steden te voorkomen? In welke mate dienen steden voor toestemming zich te conformeren aan landelijke regelgeving hieromtrent en wat als zij toch strenger gaan dan mogelijk lijkt in dit wetsvoorstel? Deze leden willen dat de (binnen)steden ook bereikbaar blijven voor mensen die daar niet anders dan met een auto kunnen komen. Ook de bevoorrading van de stad is relevant. Hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat steden niet overdrijven en mensen duperen die hier niet om gevraagd hebben, maar gedwongen worden of geen alternatief hebben? Is de afweging gemaakt in hoeverre milieuzoneringen leiden tot minder bezoek aan de stad en sociaal isolement van mensen die ineens onbereikbaar worden voor anderen? Klopt het dat er nimmer vignetten komen, zoals in Maastricht wel wordt beweerd? Sluit de Staatssecretaris dat uit en waarom wordt deze optie dan wel genoemd? De leden van de VVD-fractie willen weten of een euronorm van een voertuig nog gewijzigd kan worden als er een motorische of technische ingreep heeft plaatsgevonden? Waar dienen mensen zich te melden? Deze leden willen weten hoe de Staatssecretaris gaat voorkomen dat iedere stad toch zelf zero-emissiezones inricht. De plannen van gemeente Amsterdam tonen aan dat met sommige gemeentebesturen geen afspraken te maken zijn. Hoe wordt een diversiteit van milieuzones in Nederland voorkomen en gezorgd dat landelijk vastgestelde regels leidend zijn en blijven?

De leden van de VVD-fractie lezen in de media dat de opbrengst van eventuele boetes in de landelijke pot inkomsten komen. Is de Staatssecretaris van mening dat het ophalen van boetegeld nooit een reden mag zijn om milieuzones in te voeren? Is de Staatssecretaris van mening dat evenmin gemeenten een financiële prikkel moeten hebben om over te gaan tot milieuzoneringen? Is de Staatssecretaris van mening dat gemeenten zelf het totale bedrag dat nodig is om een milieuzone in te voeren moeten dragen en kan de Staatssecretaris uitsluiten dat de rijksoverheid op enigerlei wijze een bijdrage hieraan levert?

De leden van de PVV-fractie vragen of, gezien het grote ongemak voor inwoners en burgers die de milieuzones met zich meebrengen, de Staatssecretaris kan vertellen wat de positieve effecten van deze zones zijn. Hoeveel doden zijn er de afgelopen jaren gevallen door luchtvervuiling in de binnenstad en hoeveel minder doden gaan er vallen door het invoeren van milieuzones? Hoe verhoudt dit aantal zich tot het aantal doden dat in de kobaltmijnen te betreuren valt voor het produceren van accu's voor emissieloze voertuigen?

Waarom stopt de Staatssecretaris niet onmiddellijk met deze nutteloze milieuzones en het pesten van de automobilisten?

Hoeveel boetes worden er in deze zones uitgedeeld? Wat kost het «Henk» en «Ingrid» als zij met hun benzine of dieselauto de milieuzone inrijden? Waarom worden de Nederlandse chauffeurs nu gepakt, terwijl buitenlandse chauffeurs er nog vaak mee weggelopen? Wat is het inningspercentage van buitenlandse boetes uitgedeeld in de milieuzones?.

De leden van de CDA-fractie vinden één systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones, zoals aangekondigd in het regeerakkoord, een logische stap om regels voor weggebruikers begrijpelijker te maken. Deze leden willen van deze mogelijkheid ook gebruik maken om aan te geven dat zij blij zijn dat de Staatssecretaris niets ziet in het plan van de gemeente Amsterdam om in 2030 alle benzine- en dieselauto's uit de stad te weren. Kan de Staatssecretaris deze standpuntbepaling bevestigen en aangeven wat de gevolgen en/of haar vervolgstappen zullen zijn en of een gemeente met de regels die er zijn hier überhaupt toe kan beslissen?

De leden van de CDA-fractie lezen in de inleiding wat de voordelen kunnen zijn van een milieuzone. Deze leden zijn benieuwd naar de cijfers die tot op heden bekend zijn over de gemeten positieve en negatieve effecten en eventuele neveneffecten die zijn ontstaan door het instellen van een milieuzone. In hoeverre is de effectiviteit van de bestaande milieuzones gemeten en welke resultaten kwamen hieruit naar voren? In hoeverre moeten gemeenten het goed onderbouwen indien zij een milieuzone willen instellen?

De leden van de CDA-fractie zijn hierbij ook benieuwd naar het onderscheid in hoeverre fijnstof wordt veroorzaakt door brandstof, remmen en banden. Klopt de uitspraak van RAI-Nederland dat negentig procent van de fijnstof door het verkeer, mede door remmen en de banden, wordt veroorzaakt?

De leden van de CDA-fractie vragen zich verder af of de voorgestelde maatregelen zijn getest, bijvoorbeeld via een pilot, om te bezien of de voorgestelde maatregelen inderdaad gaan leiden tot meer duidelijkheid bij de weggebruikers? Zo nee, waar leidt de Staatssecretaris dan uit af dat de maatregelen inderdaad het beoogde effect gaan bereiken?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het voorgestelde toegangsregime na verloop van tijd strenger wordt. Deze leden lezen dat in 2025 het niet meer mogelijk is om emissieklasse 3 te hanteren en zijn benieuwd waarom er voor is gekozen dat het Rijk bepaalt dat emissieklasse 3 in 2025 niet meer mag worden gehanteerd in plaats van dat dit aan de gemeenten zelf wordt overgelaten? Deze leden zijn ook benieuwd naar de achtergrond waarom er voor vrachtauto's geen keuze is in het toegangsregime. De leden van de CDA-fractie lezen verder dat door het bevoegd gezag vanaf 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's kan worden ingesteld. Deze leden zijn benieuwd wat onder de definitie van een bedrijfsauto valt. Vallen hier ook weggebruikers onder die met hun bedrijfsauto naar hun werk rijden?

De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd naar de kleurkeuze voor de emissieklassen op het onderbord. Is dit afgeleid van een bestaande systematiek of is dit nieuw bedacht? Indien nieuw, wat is de gedachte achter de keuze van de kleuren?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in een milieuzone voertuigen met een benzinemotor niet worden geweerd. Kunnen gemeenten besluiten om in een milieuzone toch benzinemotoren te weren of mogen gemeenten dit dus niet doen? Zijn er ook geen andere instrumenten voor gemeenten om toch te proberen benzineauto's te weren?

De leden van de CDA-fractie lezen dat kampeerwagens worden vrijgesteld van de milieuzone. Dit geldt alleen ten aanzien van de milieuzone waarin de houder van het voertuig woonachtig is. Deze leden zijn benieuwd of de vrijstelling ook geldt in de situatie dat een kampeerplek of camping zich binnen de grenzen van de milieuzone bevindt, waar de kans groot is dat de houder van het voertuig daar niet woonachtig is? Zo nee, hoe kan een kampeerwagen, er vanuit gaande dat zo'n 99% op diesel rijdt, dan op een kampeerplek of camping komen, indien de kampeerplek of camping zich binnen de grenzen van een milieuzone bevindt? Of kunnen gemeenten ingevolge artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) dan zelf bepalen dat hier ontheffing voor kan worden

verleend? Tevens willen deze leden graag weten hoe er om wordt gegaan met oudere campers die onder de noemer oldtimer zouden kunnen vallen. De leden van de CDA-fractie lezen dat voertuigeigenaren tijdig zullen worden geïnformeerd over de emissieklasse waar hun voertuig toe behoort. Deze leden zijn benieuwd op welke wijze dit zal gebeuren. Verder lezen deze leden dat de Staatssecretaris zich inzet om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, desnoods via bilaterale afspraken. Deze leden horen graag een laatste stand van zaken op dit punt. In de bij het ontwerpbesluit gestuurde brief lezen deze leden dat het Belgische parlement een wetswijziging heeft goedgekeurd, waarmee de automatische handhaving van Belgische voertuigen in Nederlandse milieuzones mogelijk wordt. Deze leden zijn benieuwd hoe deze automatische handhaving eruit gaat zien. Deze leden zijn ook benieuwd wanneer automatische handhaving mogelijk wordt voor Duitse voertuigen? Heeft de Staatssecretaris hierover intensief contact met haar Duitse collega? En hoe zit het met voertuigen uit andere Europese landen? Welke stappen ziet de Staatssecretaris voor zich om in Europees kader te zetten om tot een oplossing te komen?

De leden van de CDA-fractie willen graag weten of eigenaren van auto's niet alleen online in het kentekenregister de emissieklasse kunnen vinden maar op termijn ook op het kentekenpasje.

De leden van de CDA-fractie horen graag meer achtergrond van de Staatssecretaris over de voor- en nadelen van het werken met milieuvignetten en het werken met camera's. Tevens zijn deze leden benieuwd naar de voor- en nadelen indien gemeenten kunnen kiezen uit beide systemen. Deze leden zijn hierbij ook benieuwd hoe de Staatssecretaris kijkt naar de situatie waarbij Duitsland kentekengegevens niet op tijd levert bij een milieuzone in Maastricht. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat kentekengegevens op tijd worden aangeleverd?

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd wanneer het aangekondigde landelijk loket voor ontheffingen bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland effectief wordt, zodat automobilisten weten welke ontheffingen (wettelijk verankerd en apart aangevraagd) mogelijk zijn en waar die gelden. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de status is van [www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl)? Is deze gereed en compleet zodat die daadwerkelijk kan worden geraadpleegd door automobilisten?

De leden van de D66-fractie hebben grote ambities als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefomgeving, waar dit besluit positieve gevolgen op kan hebben. Deze leden zijn verheugd kennis te nemen dat de afstemming met Belgische wagens nu ook geregeld is. Deze leden lezen dat in 2022 het systeem van geharmoniseerde milieuzones geëvalueerd wordt. Kan de Staatssecretaris toelichten of de effecten op de luchtkwaliteit en de handhaving van milieuzones worden meegenomen in de evaluatie?

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten al vele jaren voor een stevig luchtkwaliteitsbeleid en strenge eisen aan de emissies van voertuigen. Steden, waar de vervuiling het ergst is, moeten daarom de mogelijkheid hebben om lokaal extra maatregelen te nemen die de uitstoot van schadelijke stoffen voorkomt. Milieuzones zijn daar een beproefd middel voor, waar nationaal en internationaal al veel ervaring mee is en dat bewezen succesvol de luchtkwaliteit kan verbeteren.

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen daarbij vooral op de noodzaak om ook daadwerkelijk de grote vervuilers te kunnen weren. Een milieuzone die amper vuile voertuigen weert, omdat de normen te slap zijn, de omvang te klein is of de handhaving ontbreekt, is niet effectief. Die drie criteria zijn bepalend voor het succes en deze leden zijn verheugd dat met deze regeling enkele stapjes in de goede richting worden gezet. Het streven om een landelijke regeling te treffen en het gemeenten zo

gemakkelijk te maken om hun milieuzone uit te breiden naar personen-auto's, eenvoudiger te handhaven én de duidelijkere communicatie naar automobilisten mogelijk te maken, kan op steun van deze leden rekenen. De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de nota van toelichting dat wordt beoogt, dat het toegangsregime de autonome verschoning van het wagenpark volgt. Maar is het niet juist de bedoeling van een milieuzone dat deze de verschoning van het wagenpark aanjaagt? Dat de eisen dus strenger zijn dan wat er uit zichzelf toch al zou gaan gebeuren? Het komt deze leden toch voor dat een zone die alleen de status quo bevestigt, weinig toevoegt. Was dit een bewuste afweging?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat landen als Duitsland, Italië en Frankrijk twaalf jaar geleden al landelijke regelingen hebben ingevoerd, nu volgt ook Nederland. Deze leden zijn hier op zich blij mee, maar betreuren wel dat de voorgeschreven emissieklassen die worden voorgesteld in de regeling zeven jaar achter lopen op wat in de rest van Europa gebruikelijk is. Kan de Staatssecretaris onderbouwen waarom hiervoor is gekozen? Leidt dit niet tot een toestroom van vervuilende auto's die in het ons omringende buitenland worden geweerd? Was een emissieklasse die aansluit bij de praktijk in de landen om ons heen niet veel effectiever geweest? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de te verwachten effecten op de samenstelling van het wagenpark en de lokale luchtkwaliteit waren geweest als er wél voor was gekozen om overal gelijk de groene zone in te voeren? Kan de Staatssecretaris aangeven wat dit verschil had betekend voor de gezondheid en levensverwachting van de bewoners van die steden?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Staatssecretaris aangeeft dat in 2022 de regeling geëvalueerd zal worden. Deze leden zijn benieuwd of dit kan betekenen dat als gevolg van de evaluatie de regeling kan worden aangepast. Heeft de Staatssecretaris al een doel voor ogen met betrekking tot de luchtkwaliteit of de vermindering van emissies of een gewijzigde samenstelling van het wagenpark, dat gehaald zou moeten worden door deze regeling? En als dit doel niet wordt gehaald, gaan we dan overal versneld over op emissienorm 5?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben altijd het recht van gemeenten verdedigd om zo nodig strenger lokaal beleid te voeren. Immers, gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid naar hun burgers toe en soms vergt de lokale situatie een strengere aanpak. Deze regeling poogt het beleid overal op elkaar af te stemmen, maar laat na om nationale afspraken te maken over bijvoorbeeld brommers, scooters, boten en schepen en andere bronnen. Dat blijft nu lokaal beleid. Is de Staatssecretaris voornemens om hier (op termijn) ook een landelijke richtlijn voor te maken of blijft dit aan gemeenten zelf?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd naar plannen voor de periode na 2025. Gemeente Amsterdam is voornemens om vanaf 2030 alleen nog maar emissievrije voertuigen toe te laten tot haar milieuzone. Dat is nog ver weg, maar mensen kopen doorgaans niet spontaan een nieuwe auto en met dit doorkijkje kunnen burgers bij de aanschaf van een nieuw (eventueel tweedehands) voertuig rekening houden met de toekomstige eisen. Is het niet verstandig dat alle gemeenten alvast aangeven wanneer zij van plan zijn over te gaan op zero-emissie milieuzones? Met deze stip op de horizon komen mensen niet opeens voor verrassingen te staan en heeft ook de markt de mogelijkheid zich aan te passen. Deze leden zijn benieuwd of de Staatssecretaris zelf ook al ideeën had voor de periode na 2025 en of de aanvullende optie voor een zero-emissie milieuzone niet alvast moet worden opgenomen in deze regeling. Deze leden zouden willen voorkomen dat er dan weer extra lokale regelingen met verschillende eisen, data en nieuwe verkeersborden moeten worden uitgevonden.

Tenslotte willen de leden van de GroenLinks-fractie graag weten of het klimaatbeleid niet ook betrokken moet worden bij de onderbouwing en



evaluatie van milieuzones. Immers, leidt een verschooning van het wagenpark direct of indirect vaak ook tot minder broeikasgassen en in potentie naar een versnelling naar zero-emissie?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het milieuzone-beleid primair gericht zou moeten zijn op luchtkwaliteit, maar dat het zich in effect richt op de samenstelling van het wagenpark en dat daar meer baten zijn te behalen dan alleen de emissies van fijnstof en stikstofdioxide. Is de Staatssecretaris bereid om ook de klimaateffecten te betrekken bij de doelen van deze regeling? Is zij bereid om ook klimaateffecten onderdeel te laten zijn van de evaluatie in 2022?

De leden van de SP-fractie erkennen dat het belangrijk is dat binnen Nederland eenduidig beleid is waar met welk voertuig gereden mag worden. Veel te lang hebben gemeenten totaal willekeurig uitstootgrenzen vastgesteld op basis waarvan voertuigen geweigerd werden. Het valt deze leden dan ook op dat de Staatssecretaris ervoor kiest om gemeenten tien maanden de tijd te geven om de nieuwe geharmoniseerde regelgeving door te voeren in hun gemeente. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom voor deze termijn gekozen is? Kan er niet zonder overgangstermijn gewerkt worden? Of kan er tenminste met een kortere termijn gewerkt worden, zodat aan de nu bestaande onduidelijkheid zo snel mogelijk een einde komt?

De leden van de SP-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat gemeenten in de toekomst de mogelijkheid krijgen om hun stadsdistributie emissievrij te maken. De leden stellen nog wel vraagtekens bij de datum van 2025. Wordt in het voorliggend voorstel de mogelijkheid geboden om te ambitieus ingeschatte ontwikkelingen op het gebied van elektrische bedrijfs- en vrachtwagens bij te stellen? Zo nee, hoe wil de Staatssecretaris gaan voorkomen dat door overambitieuze gemeentebesturen ondernemers en zelfstandigen zonder personeel (zzp), die een voertuig nodig hebben voor hun werkzaamheden, het werken onmogelijk wordt gemaakt? De Staatssecretaris benoemt daarnaast bij de nul-emissiezone expliciet dat het gaat om bedrijfs- en vrachtwagens en niet om personenwagens. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris daarmee expliciet de plannen van bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam, die op termijn alleen nog maar elektrische wagens binnen de ring wil toelaten, onmogelijk maakt?

De leden van de SP-fractie constateren dat voertuigen van gehandicapten een ontheffing kunnen krijgen. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris voornemens is om deze aanvraag legesvrij te maken, zodat mensen die toch al vaak extra kosten hebben, niet nog verder op kosten worden gejaagd.

De leden van de SP-fractie constateren dat de Staatssecretaris stelt dat het Belgisch parlement het mogelijk heeft gemaakt dat er automatisch op hun voertuigen wordt gehandhaafd, en dat ook de Duitse Staatssecretaris dit mogelijk lijkt te willen maken. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe gehandhaafd kan worden op voertuigen waarbij dat nog niet automatisch kan? Moeten deze voertuigen een sticker aanschaffen waardoor in een oogopslag duidelijk is in welke categorie zij vallen, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk de werkwijze is?

De leden van de SP-fractie willen ook weten hoe de Staatssecretaris er voor gaat zorgen dat er geen oneerlijke concurrentie ontstaat tussen voertuigen uit Nederland of andere landen waarbij automatisch gehandhaafd kan worden en voertuigen uit landen waarbij dat (nog) niet kan. Deze leden zien namelijk dat die situatie zich nu al voordoet bij de Rotterdamse haven, waarbij Nederlandse vrachtwagens aan strenge eisen moeten voldoen, terwijl hun buitenlandse concurrenten met (zwaar) vervuilende vrachtwagens vrijwel ongecontroleerd door kunnen rijden.