

Vergaderjaar 2017–2018

31 305

Mobiliteitsbeleid

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 263

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2018

Afgelopen maanden heb ik intensief gesproken met gemeenten, VNG, bedrijfsleven en belangenorganisaties over de harmonisatie van milieuzones. Op basis van deze gesprekken kies ik voor een geharmoniseerd systeem van milieuzones, met eenduidige bebording en dat begrijpelijk is voor de automobilist.

Dit systeem stuurt effectief op de verbetering van luchtkwaliteit en geeft het steden de keuze uit twee toegangsniveaus. Met dit eenvoudige, handhaafbare en voorspelbare systeem van milieuzones zijn de belangen van de weggebruiker en het belang van een goede luchtkwaliteit op een doeltreffende manier met elkaar in balans gebracht. Hiermee maak ik een einde aan de wirwar van verschillende zones en weten automobilisten waar zij aan toe zijn.

Hieronder zal ik het nieuwe systeem, waarin ik onderscheid maak tussen zones voor personen- en bestelwagens enerzijds en vrachtwagens anderzijds, verder toelichten.

Milieuzones voor personen- en bestelwagens met twee keuzemogelijkheden voor gemeenten

Verschillende steden hebben op dit moment een milieuzone voor personen- en/of bestelwagens met verschillende toegangsregimes, gebaseerd op de Datum Eerste Toelating van de voertuigen. Ook in de collegeakkoorden hebben milieuzones vaak een plek gekregen. Een aantal steden heeft aangekondigd nieuwe, strengere milieuzones in te willen voeren. Om een lappendeken te voorkomen is het daarom van het grootste belang voor de weggebruiker dat het systeem van milieuzones geharmoniseerd wordt, zoals aangekondigd in het regeerakkoord.

Om het nieuwe systeem zo eenduidig mogelijk te maken, worden het toegangsregime voor personen- en bestelwagens aan elkaar gekoppeld.

Tussen 2020 en 2025 kan een gemeente voor dieselpersonen- en dieselbestelwagens kiezen voor een «gele» of «groene» milieuzone (zie bijlage voor bebording¹). In de gele milieuzone worden alle dieselvoertuigen met Euroklasse 3 of hoger toegelaten. In 2020 gaat het om voertuigen van 20 jaar en ouder. In de groene milieuzone worden alle dieselvoertuigen met Euroklasse 4 of hoger toegelaten. In 2020 gaat het om voertuigen van 15 jaar en ouder. Deze knip is gebaseerd op de fijnstof- en NO_x-reductie die vanaf deze Euroklassen optreedt.

Vanaf 2025 wordt het systeem één euroklasse opgeschoven. Vanaf dat moment kan een gemeente voor dieselpersonen- en dieselbestelwagens kiezen voor een groene of blauwe zone, waar respectievelijk Euro 4 of Euro 5 voertuigen en nieuwer in mogen. In 2025 zijn deze auto's op hun beurt meer dan 15 en 20 jaar oud. Een blauwe zone leidt tot extra NO_x- en fijnstofreductie. Zo groeit het geharmoniseerde systeem mee met de verbetering in de techniek.

In een milieuzone kunnen geen benzinevoertuigen worden geweerd. Nu Rotterdam heeft besloten de milieuzone voor benzineauto's per direct af te schaffen, zie ik geen noodzaak meer tot harmonisering van deze categorie. Het aantal benzinewagens, dat enerzijds geen driewegkatalysator heeft en anderzijds nog geen oldtimer is, is beperkt en dat wordt ieder jaar kleiner. De mogelijke verbetering van de luchtkwaliteit die kan worden behaald door benzinevoertuigen mee te nemen in deze harmonisatie is daardoor ook beperkt en zal de komende jaren steeds verder afnemen. Daarom is er voldoende reden om het systeem zo eenvoudig mogelijk te houden.

Landelijk uniforme milieuzones voor het vrachtverkeer

Voor vrachtwagens geldt op dit moment een uniform systeem, waarbij voertuigen van euro IV en nieuwer de zone in mogen. In het nieuwe systeem krijgen gemeenten de mogelijkheid om dit regime tot 2022 voort te zetten als onderdeel van de groene zone.

Ik heb geconstateerd dat er onder gemeenten, bedrijfsleven en belangenorganisaties veel draagvlak is om voor vrachtwagens per 2022 de stap naar euro VI te maken. Uit onderzoek van TNO blijkt dat de praktische-missies van deze vrachtwagens sterk verbeteren ten opzichte van euro IV en V, met name op NO_x. In 2022 komt de groene zone te vervallen en kan een gemeente kiezen voor de blauwe euro VI zone. Ik zie dit als een opstap naar zero emissie stadslogistiek in 2025.

Hier komt per 2025 de mogelijkheid voor het instellen van een aparte Zero Emissie zone bij. In deze zone, die met een nieuw bord los van de milieuzone kan worden ingesteld, kunnen conform de afspraken van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (o.a. met Natuur & Milieu, TLN, evofenedex, RAI, BOVAG) alleen nul-emissie vracht- en bestelwagens binnenrijden. Bij de zero-emissie zone zal het naar huidig inzicht gaan om een kleinere zone die binnen een grotere milieuzone kan liggen. Gemeenten hebben nu al de mogelijkheid om, los van milieuzones, delen van de binnenstad autoluw te verklaren, bijvoorbeeld winkelgebieden vanuit oogpunt van de verkeersveiligheid van voetgangers.

Nadat een paar jaar ervaring op is gedaan met het geharmoniseerde systeem, voorzie ik in een evaluatie. Hierin komt onder andere de vraag aan de orde op welke termijn andere categorieën voertuigen aan de zero-emissie zone kunnen worden toegevoegd, mede gelet op de ontwikkeling van het wagenpark. Dit sluit goed aan bij het in het regeer-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

akkoord opgenomen streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.

Handhaving en ontheffing

Controle gebeurt, zoals gebruikelijk, met camera's op basis van automatische nummerplaatherkenning. Hierdoor hoeven automobilisten geen stickers aan te schaffen en achter de ramen te plakken. Ik zet mij in om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen zo snel mogelijk te regelen, desnoods via bilaterale afspraken. Daarbij ben ik echter ook afhankelijk van de bereidheid van buurlanden om hiervoor wijzigingen in hun wetgeving door te voeren. In de huidige milieuzones bestaan ontheffingen voor campers, voertuigen van gehandicapten, en oldtimers ouder dan 40 jaar. Ik wil in overleg met gemeenten landelijke afspraken maken over dergelijke ontheffingen en deze uitwerken. Tot slot verken ik de mogelijkheden van één loket voor ontheffingen met wederzijdse erkenning tussen gemeenten.

Verdere uitwerking

Om zo effectief mogelijk bij te dragen aan verbetering van de luchtkwaliteit sluit het systeem aan bij de milieukeurmerken (NO_x- en fijnstofuitstoot) van de voertuigen. Daartoe heb ik de RDW gevraagd om de kentekendatabase voor oudere voertuigen om te zetten naar Euroklasse en deze zo nodig te achterhalen. Als de Euroklasse niet meer achterhaald kan worden, dan wordt deze toegewezen op basis van de Datum Eerste Toelating (DET) van het voertuig. Hierbij krijgen alle voertuigen met een DET die na de ingangsdatum voor nieuwe voertuigtypes van de nieuwe Euronorm ligt, het voordeel van de twijfel. Deze voertuigen krijgen de hogere Euroklasse toegewezen. Op deze manier krijgt de automobilist niet te maken met onnodig strenge eisen en onduidelijkheid. Naar verwachting is deze aanpassing halverwege volgend jaar gereed. Ik wil automobilisten op de APK-brief en via een app informeren over de Euroklasse waar hun voertuig toe behoort.

De komende tijd werk ik dit systeem samen met betrokkenen uit. Ik wil de keuzes en jaartallen vastleggen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, zodat deze voor iedereen duidelijk zijn. Ik streef ernaar dat dit systeem per 1 januari 2020 van kracht wordt. Daarnaast streef ik ernaar dat gemeenten spoedig en indien mogelijk gelijktijdig lagere parkeertarieven kunnen hanteren voor elektrische voertuigen. Ik start direct met de voorbereiding van de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Ik heb met gemeenten die vóór 2020 een nieuwe zone willen inrichten, afgesproken dat zij vooruitlopend op de harmonisatie al volgens dit systeem kunnen gaan werken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer