

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

## 2555

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Schultz werkt milieuzones in steden tegen»* (ingezonden 23 november 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 19 mei 2016).

### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Schultz werkt milieuzones in steden tegen»<sup>1</sup>, in de context van de reeds in 2012 aangenomen motie Holtackers-Van Veldhoven<sup>2</sup>, waarin de regering wordt verzocht op nationaal niveau en in overleg met gemeenten instrumenten te ontwikkelen die gemeenten desgewenst kunnen inzetten om de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren, zoals de uitbreiding van milieuzones naar kleiner vrachtverkeer, taxi's of sterk vervuilend autoverkeer?

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Onderstreept u het belang van een helder, uniform bord om de kenmerken van stedelijke milieuzones kenbaar te maken aan bestuurders op de weg?

### Antwoord 2

Ik vind het van belang dat er zoveel mogelijk duidelijkheid is voor de automobilisten.

### Vraag 3

Kunt u bevestigen dat reeds in 2013 de wethouders van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om uniforme richtlijnen voor milieuzones en om een verkeersbord hebben gevraagd?

<sup>1</sup> «Schultz werkt milieuzones in steden tegen», de Volkskrant, 19 november 2015

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 144

### Antwoord 3

In 2013 is inderdaad met de betrokken gemeenten gesproken over het instellen van milieuzones voor bestel- en personenauto's en de wens voor een uniform toegangsregiem en verkeersbord.

### Vraag 4 en 5

Kunt u eveneens bevestigen dat 1) de Tweede Kamer reeds vijf maanden geleden het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (uitbreiding mogelijkheid milieuzones en enkele technische aanpassingen) voor kennisgeving heeft aangenomen en 2) de Raad van State reeds op 3 maart 2015 een advies over deze wijziging heeft uitgebracht? Zo ja, deelt u de mening dat er al een aantal maanden geen externe factoren zijn die de realisatie van het genoemde verkeersbord zouden kunnen vertragen?

Zo ja, hoe verklaart u vervolgens dat er nog altijd geen verkeersbord beschikbaar is dat gemeentes in staat stelt om, desgewenst, de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren middels de uitbreiding van milieuzones? Wat is precies de reden dat dit zo lang op zich laat wachten? Graag een gedetailleerd antwoord.

### Antwoord 4 en 5

Het ontwerpbesluit van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is bij brief van 15 september 2014 gedurende vier weken voorgehangen bij uw Kamer (Kamerstuk 29 398, nr. 417). Uw Kamer heeft in dit kader geen opmerkingen gemaakt. Op 3 maart 2015 heeft de Raad van State inderdaad advies uitgebracht. Dit advies gaf aanleiding tot diepgaand beraad. De planning was erop gericht dat het aangepaste RVV 1990 per 1 januari 2016 in werking zou treden. Op 17 december heeft uw Kamer de motie Visser (VVD) (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 64) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht om de grondslag voor gemeentelijke milieuzones ten behoeve van personenauto's op te heffen. Om uitvoering te geven aan de motie Visser zal uit de voorgenomen wijziging het voorstel tot uitbreiding van het milieuzonebord naar personenauto's worden geschrapt.

### Vraag 6

Kunt u aangeven hoeveel tijd het gemiddelde kost om een nieuw verkeersbord in Nederland te introduceren en kunt u dit vervolgens afzetten tegen de tijd die het kost om dit specifieke bord te realiseren?

### Antwoord 6

In de planning wordt meestal rekening gehouden met een doorlooptijd van ongeveer één jaar. De hierboven genoemde aanpassing heeft die planning niet gehaald.

### Vraag 7

Kunt u nader ingaan op uw eigen betrokkenheid bij het realiseren van het genoemde verkeersbord? Kunt u in uw antwoord nader ingaan op uw gesprekken met een aantal wethouders die zitten te wachten op het beschikbaar komen van het genoemde verkeersbord?

### Antwoord 7

Richting de betrokken wethouders is aangegeven dat het een lokale keuze is om te komen tot een milieuzone en dat hierover op lokaal niveau verantwoording moet worden afgelegd. Daarbij heb ik wel mijn medewerking toegezegd voor de aanpassing van het RVV 1990, om de werkingssfeer van het huidige milieuzonebord te verbreden naar bepaalde bestel- en personenauto's. Om uitvoering te geven aan de motie Visser zal uit de voorgenomen wijziging het voorstel tot uitbreiding van het milieuzonebord naar personenauto's worden geschrapt.

### Vraag 8

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat gemeentes zich op dit moment genoodzaakt zien te werken met alternatieve borden voor het aangeven om de kenmerken van stedelijke milieuzones kenbaar te maken aan bestuurders op de weg?

Antwoord 8

Het al dan niet instellen van milieuzones is een lokale keuze. Het is dan ook de verantwoordelijkheid van gemeenten om de aanwezigheid van een milieuzone duidelijk kenbaar te maken voor de automobilist. Daar hoort ook de keuze van het verkeersbord bij.

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat het bord dat in ontwikkeling is, mogelijk niet volledig toereikend is voor de beoogde milieuzone in Rotterdam, aangezien het bord niet van toepassing zal zijn op bestelauto's op benzine, terwijl de gemeente Rotterdam die categorie bestelauto's van vóór juli 1992 wel uit de milieuzone wil weren?

Antwoord 9

Het ontwerpbesluit tot aanpassing van het RVV 1990 voorziet niet in een aanpassing van de werkingssfeer van het milieuzonebord, waarmee bestelauto's op benzine geweerd kunnen worden. Daar is de gemeente Rotterdam op geweest. Desondanks heeft de gemeente Rotterdam, nadat het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 was genomen, toch besloten om oudere bestelauto's op benzine te weren.

Vraag 10

Erkent u daarnaast dat er met het nieuwe bord en de wetswijziging ruimte ontstaat in de interpretatie van wat onder bestelauto en bedrijfsauto (registratie bij RDW) valt, waardoor een sluitende handhaving van de milieuzone niet mogelijk is?

Antwoord 10

Het begrip bestelauto komt grotendeels overeen met het begrip bedrijfsauto. Dat is ook belangrijk, omdat er zo min mogelijk licht moet zitten tussen het toegangsregime voor de milieuzone bestel bij de toepassing van het milieuzonebord uit het RVV 1990 en het huidige toegangsregime in Utrecht. Daarom is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hierover nog in gesprek met de gemeente Utrecht om tot een passende oplossing te komen.

Vraag 11

Kunt u deze vragen ruim vóór 17 december 2015 beantwoorden, zodat de Kamer vóór 1 januari 2016 nog met het kabinet in debat kan treden over dit onderwerp?

Antwoord 11

Dat is helaas niet gelukt.