

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

179

Vragen van de leden **Holtackers** en **Bruins Slot** (beiden CDA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het artikel «Utrecht verbant vieze auto's uit centrum»* (ingezonden 3 juli 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 oktober 2012)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Utrecht verbant vieze auto's uit centrum»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het juridisch mogelijk voor een gemeentebestuur om bepaalde soorten personenauto's te weren?

Antwoord 2

Gemeenten zijn juridisch bevoegd om in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 milieuzones in het leven te roepen. Een milieuzone kan worden aangeduid door middel van het plaatsen van verkeerstekens die zijn aangewezen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Het plaatsen van verkeerstekens vereist een verkeersbesluit door het bevoegd gezag, in dit geval het College van Burgemeester en Wethouders. Gemeenten kunnen daarbij kiezen voor het bestaande bord C7: «Geslotenverklaring voor...» De zone zou dan gesloten worden verklaard voor alle personenauto's. De voertuigeigenaren die aan de vereisten voldoen, krijgen een ontheffing. Bij de milieuzones voor vrachtverkeer is gekozen voor een nieuw bord in het RVV 1990 dat specifiek de milieuzone aanduidt (bord C22a). Indien de gemeente een dergelijk bord ook voor een milieuzone voor personenauto's wenst, dan kan zij dit niet alleen en zal zij hiervoor een verzoek bij het Rijk moeten indienen. Dit is, zoals uit bovenstaande blijkt, niet strikt noodzakelijk voor het gesloten verklaren van een gebied voor personenauto's.

¹ <http://www.ad.nl/ad/nl/1006/Auto/article/detail/3278360/2012/06/28/Utrecht-verbant-vieze-auto-s-uit-centrum.dhtml>

Vraag 3

In hoeverre is deze maatregel in lijn met het te sluiten landelijke convenant over milieuzones rond binnensteden?

Antwoord 3

Voor milieuzones voor personenauto's bestaat geen landelijk convenant. Sinds 2008 bestaat wel een convenant voor de milieuzones voor vrachtverkeer, het convenant «Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering». Dit is ondertekend door de toenmalige ministers van VROM, Verkeer en Waterstaat, gemeenten en bedrijfsleven. Hierin zijn uniforme afspraken gemaakt over het toegangsregime. Enkele gemeenten bezien op dit moment in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) het nut van en de noodzaak voor een milieuzone voor bestelverkeer. In 2009 is een intentieverklaring gesloten tussen genoemde partijen om zo mogelijk te komen tot een convenant voor milieuzones voor bestelverkeer, zodat deze vanaf 1 juli 2013 kunnen worden ingevoerd.

Vraag 4

Op welke manier wijkt dit plan af van het plan van de gemeente Amsterdam uit 2008 om auto's met een bouwjaar van vóór 1992 te weren?

Antwoord 4

De gemeente Utrecht stelt voor om alle dieselauto's van euro-3 en ouder en alle benzine auto's ouder dan euro-1 te weren. Hierbij wordt nog nagedacht over een uitzondering voor bezitters van «klassieke» oldtimers en bewoners van de binnenstad. In de gemeente Amsterdam wilde men destijds binnen de ring A10 vanaf eind 2009 auto's op benzine of LPG ouder dan euro-1, dieselauto's ouder dan euro-2 en andere dieselauto's zonder roetfilter (tenzij dat niet beschikbaar was) weren. Euro-2 en euro-3 dieselauto's zijn vrijwel nooit van een roetfilter voorzien. Per saldo komen de plannen van de gemeenten Utrecht en Amsterdam op dit punt dus redelijk overeen. Ook in Amsterdam werd voorgesteld bepaalde groepen een ontheffing te geven, bijvoorbeeld aan de categorie bezitters van oldtimers. Op 21 april 2009 heeft het College van B&W in Amsterdam besloten om geen milieuzone voor personenauto's in te voeren. De milieuzone in Amsterdam zou overigens geografisch gezien (alles binnen de ring A10) groter worden dan de zone in Utrecht (binnenstad, stationsgebied, Jaarbeurs en enkele aangrenzende wegen).

Vraag 5

Wat is uw oordeel over de evenredigheid van het weren van auto's ten opzichte van de gewenste verbetering van de luchtkwaliteit?

Antwoord 5

De gemeente Utrecht is zelfstandig bevoegd om een milieuzone in te stellen. De gemeente zal het belang van verbetering van de luchtkwaliteit en het belang van de automobilist tegen elkaar moeten afwegen.

Vraag 6

In hoeverre vindt u het wenselijk dat luchtkwaliteitsmaatregelen rekening moeten houden met specifieke omstandigheden, zoals mensen die in de binnenstad wonen, mensen met een laag inkomen of de lokale economie?

Antwoord 6

De gemeente Utrecht heeft hier aandacht aan besteed in haar voorstel. Het College van B&W heeft in het voorstel aangegeven een ontheffing te willen geven aan binnenstadbewoners en heeft daarnaast ook het voorstel gedaan voor een sloopregeling, waarbij voertuigeigenaren een tegemoetkoming krijgen voor de aanschaf van een nieuwer, schoner voertuig.

Vraag 7

Bent u bereid deze criteria mee te nemen bij vaststelling van het convenant?

Antwoord 7

Er is vooralsnog geen convenant voor de milieuzones voor personenverkeer in voorbereiding.

Vraag 8

Wat is de relatie tussen het convenant en uitvoering van de motie Holtackers/
Van Veldhoven d.d. 27 maart 2012?²

Antwoord 8

De motie Holtackers/Van Veldhoven verzoekt de regering 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. Dit wordt meegenomen in de overleggen tussen Rijk en gemeenten in het kader van het NSL.

Zoals genoemd in de beantwoording van vraag 7, is er geen convenant voor de milieuzones personenverkeer.

² Motie Holtackers/Van Veldhoven over instrumenten om de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren (Kamerstuk 30 175, nr. 144).