

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

2366

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister voor Milieu en Wonen over *het bericht «Vanaf 1 januari 2020 alleen euro 6 vrachtauto's welkom op de Maasvlakte»* (ingezonden 21 februari 2020).

Antwoord van Minister **van Veldhoven-van der Meer** (Milieu en Wonen) (ontvangen 6 april 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2086.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel gepubliceerd door evofenedex «Vanaf 1 januari 2020 alleen euro 6 vrachtauto's welkom op de Maasvlakte»?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de Maasvlakte een specifieke zone met een gesloten verklaring voor vrachtauto's is en dat daar alleen Euro VI vrachtauto's zonder ontheffing mogen rijden?

Antwoord 2

Ja, dat klopt. Het verkeersbesluit waarmee de zone werd ingesteld dateert uit 2012 en is van kracht geworden op 1 januari 2014. Deze Euro VI-zone maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen die het Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam gezamenlijk hebben afgesproken bij het vaststellen van het bestemmingsplan Maasvlakte 2, zodat de luchtkwaliteit tenminste gelijk blijft. Alleen met dit pakket konden onder het bestemmingsplan Maasvlakte 2 bouwvergunningen worden afgegeven.

Vraag 3 en 5

Welke ruimte heeft de gemeente of wegbeheerder om af te wijken van geharmoniseerde regels? Volgt in dit geval de gemeente Rotterdam hier de regels die de Tweede Kamer en Minister voor ogen hebben?

Waarom valt deze zone niet onder de landelijke regelgeving die sinds 1 januari 2020 van kracht is om alle milieuzones te harmoniseren? Als deze zone wel onder de nieuwe regels valt, bent u dan van plan in te grijpen op de Maasvlakte? Zo ja, op welke manier?

Antwoord 3 en 5

Gemeenten en overige wegbeheerders volgen in algemene zin de geharmoniseerde regels bij het inrichten van een milieuzone. De Euro VI zone op de Maasvlakte is echter een unieke situatie op basis van afspraken tussen Rijk, gemeenten en Havenbedrijf Rotterdam die al bestond ruim voordat de geharmoniseerde regels van kracht werden. Het toegangsregime op de Maasvlakte was ook tijdens de periode van het convenant vrachtverkeer¹ (2006 – 2019) afwijkend van het geharmoniseerde toegangsregime van de milieuzones voor vrachtverkeer in binnensteden. Feitelijk is er met de invoering van de landelijke regelgeving op 1 januari 2020 niets veranderd in die bijzondere positie van de Maasvlakte.

De Euro VI-zone op de Maasvlakte heeft sinds de introductie een strenger toegangsregime dan de milieuzones vrachtverkeer in de binnensteden (Euro IV). Met de harmonisatie van de milieuzones is afgesproken dat de milieuzones voor vrachtverkeer in de binnensteden per 1 januari 2022 wordt aangescherpt van Euro IV naar Euro VI. Aan de bijzondere en afwijkende situatie van de Euro VI zone op de Maasvlakte, die overigens goed bekend is bij het vervoerend en verladend bedrijfsleven, zal dus per 1 januari 2022 een definitief einde komen. De gemeente Rotterdam is verzocht om vanaf dat moment ook de bebording in overeenstemming te brengen met het geharmoniseerde systeem.

Vraag 4

Klopt het dat deze zone al sinds 2012 zo ingericht is? Hoeveel winst ter bevordering van schone lucht levert deze milieuzone op?

Antwoord 4

Het verkeersbesluit dat ten grondslag ligt aan de Euro VI-zone is sinds mei 2012 onherroepelijk en operationeel sinds 2014. Het maatregelpakket, samen met de autonome verbetering van de luchtkwaliteit, heeft ertoe geleid dat bij de actualisatie van het bestemmingsplan in 2018 is gebleken dat de verdere ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte niet leidt tot extra overschrijdingen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Uit monitoringcijfers van gemeente Rotterdam blijkt dat bijna 100% van de vrachtauto's naar de Maasvlakte inmiddels een Euro VI vrachtauto is.

¹ Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering