

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

2304

Vragen van de leden **De Mos** en **Graus** (beiden PVV) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *milieuzones* (ingezonden 24 maart 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 april 2011).

Vraag 1

Deelt u de mening dat milieuzones slecht toegankelijk zijn voor voertuigen van ondernemers binnen de milieuzone en van voertuigen van de kermis- en circusbranche en dat dit slecht is voor de economie?

Antwoord 1

Nee, deze mening deel ik niet. Een milieuzone is één van de maatregelen die gemeenten kunnen nemen binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen. In Nederland zijn momenteel 12 gemeenten met een milieuzone voor vrachtverkeer. De Europese Commissie heeft normen gesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL is een programma waarmee wordt aangetoond dat Nederland de Europese luchtkwaliteitsnormen op tijd gaat halen. In het -met alle overheden tezamen- opgestelde programma zijn alle geplande ruimtelijke projecten opgenomen en alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het NSL heeft ervoor gezorgd dat Nederland van het «bouwslot» afgekomen is en geeft daarmee juist een impuls aan de economie. Voor het beperkte aantal ondernemers met één of meer vrachtauto's in het bezit (die niet aan de eisen voldoen) dat gevestigd is binnen de milieuzone geldt dat gemeenten zorgvuldig omgaan met een beroep op de gemeentelijke hardheidsclausule. Hiermee kan een langdurige ontheffing worden verkregen. Een beroep hierop slaagt als de desbetreffende ondernemer failliet dreigt te gaan door de milieuzone-eisen of als de ondernemer een onevenredig grote investering zou moeten doen. Het uitgangspunt is dat ondernemers niet failliet mogen gaan door de eisen van een milieuzone. Tot op heden hebben mij geen signalen bereikt van gemeenten of bedrijfsleven dat er daadwerkelijk ondernemers failliet zijn gegaan als gevolg van de milieuzone. Daarnaast is er de mogelijkheid dat als een ondernemer overgaat tot de aanschaf van een schoner voertuig, dat in dat geval een ontheffing kan worden verkregen voor het oude voertuig tot het moment van levering van het nieuwe voertuig. Kermisvoertuigen zijn in het Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering aangemerkt als bijzonder voertuig. Dit betekent dat deze voertuigen vanwege hun langere levensduur toegang tot de milieuzone

hebben tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt. Voor gewone vrachtwagens wordt uitgegaan van een levensduur van 8 jaar. In de helft van de milieuzonesteden ligt het kermisterrein binnen de milieuzone, in de andere helft van de steden niet. Uit tellingen van de Belastingdienst van begin 2011 blijkt dat er ongeveer 900 kermis- en circusvoertuigen in Nederland ouder zijn dan 13 jaar. Deze voertuigen moeten een dagontheffing aanvragen als zij de milieuzone in willen rijden. Staat een voertuig stil gedurende de kermis, dan hoeft voor die dagen geen ontheffing te worden aangevraagd. Dit betekent in de praktijk dat er meestal 2 maal een ontheffing à 25 euro per dag dient te worden aangevraagd voor de dag van opbouw en de dag van afbouw. Naast de mogelijkheid van een dagontheffing (maximaal 12 keer per jaar per gemeente) bestaat er voor de voertuigen ouder dan 13 jaar een mogelijkheid om een beroep te doen op de gemeentelijke hardheidsclausule. Gegeven de hierboven beschreven ontheffingsystematiek, de beperkte omvang van het kermiswagenvoertuigenpark en de relatief lage kosten van de ontheffing voor de ondernemer, leidt het regime wat mij betreft niet tot een significante verslechtering van de economische situatie

Vraag 2

Bent u bekend met het feit dat ondernemers veel tijd kwijt zijn met het aanvragen van een ontheffing en dat zij bovendien worden overspoeld met administratieve en financiële lasten?

Antwoord 2

Ik ben niet van mening dat ondernemers veel tijd kwijt zijn met aanvragen van een ontheffing of dat zij overspoeld worden met administratieve en financiële lasten. Het aanvragen van een dagontheffing gaat via een zeer eenvoudige digitale aanvraagprocedure. De dagontheffing is 30 uur geldig. De controle gebeurt digitaal op basis van het kenteken. Er hoeft dus geen bewijs van betaling of een ontheffing in de vrachtwagen aanwezig te zijn. Sommige gemeenten hebben de faciliteit dat de ontheffing voor de milieuzone tegelijk met een standplaats- of evenementenvergunning aangevraagd kan worden. Dit scheelt dan in de administratieve lasten van de ondernemer.

Vraag 3

Zo ja, wilt u de mogelijkheid bekijken om uw weigering om de kermis- en circusbranche een ontheffing te verlenen te herzien, om zo de kermis- en circusbranche tegemoet te treden in een vermindering van regels en kosten?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2; ondernemers wordt – mits zij aan de criteria voldoen – geen (lokale) ontheffing geweigerd. Gedurende de afgelopen jaren zijn vrachtauto's een stuk schoner geworden. Vrachtauto's van 13 jaar en ouder zijn relatief erg vervuilend, dus verlenging van de termijn van 13 jaar of het verlenen van volledige vrijstelling aan de kermisvoertuigen zou het effect van de milieuzone ondergraven. Bovendien leidt verlenging tot een onevenredige bevoordeling ten opzichte van eigenaren van gewone vrachtauto's, waaraan wel strengere roetfilter- en leeftijdseisen worden gesteld.

Vraag 4

Bent u op de hoogte van het feit dat het voertuigenpark in de kermis- en circusbranche een levensduur heeft welke ligt tussen de 30 en 40 jaar? Zo ja, vindt u de nu geldende criteria, waarbij auto's ouder dan dertien jaar extra worden belast, dan niet bijdragen aan de financiële doodsteek voor de kermis- en circusbranche?

Antwoord 4

Ik ben ervan op de hoogte dat voertuigen in de kermis- en circusbranche over het algemeen minder kilometers maken en langer gebruikt worden dan andere vrachtauto's. Voor «gewone» vrachtauto's gaat het Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering uit van een gemiddelde levensduur van 8 jaar. In het convenant wordt dus al tegemoet gekomen aan de langere levensduur van kermis- en circuswagens door deze als «bijzonder voertuig» te bestempelen totdat ze 13 jaar oud zijn. Dit houdt in dat deze voertuigen tot die tijd toegang hebben tot de milieuzones. Voor ondernemers

die door de milieuzone-eisen een onevenredig grote investering zouden moeten doen, is een beroep op de gemeentelijke hardheidsclausule mogelijk. Bovendien worden vrachtauto's ouder dan 13 jaar niet extra belast, maar hebben zij – zoals aangegeven – juist langer toegang tot de milieuzone dan een gemiddelde vrachtwagen.

Vraag 5

Bent u bekend met het feit dat fijnstofoverschrijdingen vooral te wijten zijn aan het weer en dat schommelingen daarbij niet te beïnvloeden zijn door verkeersmaatregelen? Zo nee, kunt u een overzicht geven van elke milieuzone, maar ook van elk omliggend gebied rondom de milieuzone, in Nederland met daarbij het percentage fijnstof vóór en na de invoering van de milieuzone?

Antwoord 5

Het is mij bekend dat de weersomstandigheden een belangrijke rol spelen voor wat betreft het optreden van relatief hoge of lage concentraties van luchtverontreiniging. Echter, voor het halen van de Europese normen gaat het primair om het omlaag brengen van de jaargemiddelde concentraties. Dit kan slechts bereikt worden door de emissies (onder andere van het verkeer) structureel te verminderen. Milieuzones hebben effect op de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof. Een recente studie (oktober 2010) van bureau Goudappel Coffeng (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 31 305, nr. 188) laat dit zien.

Op NSL-knelpuntlocaties waar de maximale gemiddelde jaarlijkse stikstofdioxide (NO₂)-concentratie (40 g/m³) dreigt te worden overschreden, kan – afhankelijk van het aantal vrachtautobewegingen – het hebben van een milieuzone vanaf 2013 leiden tot een afname van de concentratie NO₂ met 0,3 µg/m³. Daarmee levert de milieuzone een bijdrage aan het oplossen van resterende NO₂-knelpunten. Voor de fijnstof (PM₁₀)-concentratie wordt op NSL-knelpuntlocaties een reductie van 0,15 tot 0,25 µg/m³ bereikt. De verwachte effecten voor 2013 en 2015 zijn vergelijkbaar.