

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

## 3249

Vragen van de leden **Visser** en **Dijkstra** (beiden VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *borden ter verduidelijking van de milieuzone* (ingezonden op 24 juli 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 1 september 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Bijna 5.000 mensen met te oude auto in milieuzone Utrecht»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat Rijkswaterstaat overweegt om informatie over de milieuzone op matrixborden op rijkswegen te melden? Zo ja, waarom overweegt Rijkswaterstaat dit? Vindt u het een wenselijke ontwikkeling dat de matrixborden voor allerlei lokale doeleinden worden gebruikt? In hoeverre gaat dit ten koste van het gebruik van matrixborden ten behoeve van het informeren over files en maximumsnelheden?

Antwoord 2

Nee, Rijkswaterstaat heeft geen plannen om op de DRIPs (Dynamisch Route Informatie Panelen) rond de stad Utrecht de milieuzones in de stad te gaan vermelden. De DRIPs zijn primair bedoeld voor het verstrekken van verkeersinformatie/reistijden in het kader van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Op rustige momenten worden ze gebruikt voor het melden van campagnes van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (onder andere ben jij de BOB, VanAanaarBeter, gordels vast).

<sup>1</sup> Website Binnenlands Bestuur, 7 juli 2015 (<http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/nieuws/bijna-5000-mensen-met-te-oude-auto-in-milieuzone.9482604.lynkx>)

### Vraag 3

Deelt u de mening dat het adequaat informeren van chauffeurs een verantwoordelijkheid van de lokale overheid is, die zelf tot het instellen van de milieuzone is overgegaan, in plaats van een verantwoordelijkheid van het Rijk? Dient de gemeente Utrecht, in dit geval, dan ook niet zelf tot een adequate informatievoorziening en bebording te komen? Zo ja, gaat u de gemeente Utrecht hierop aanspreken, zodat mensen ook niet onnodig in een boetefuik terechtkomen?

### Antwoord 3

Ja, ik deel die mening. Het is een taak van de lokale overheid om weggebruikers te informeren over de gemeentelijke milieuzone en niet van het Rijk. De gemeente Utrecht informeert de bestuurders van personenwagens en bestelauto's door verkeersborden aan de grens van de milieuzone en met waarschuwingsborden bij het binnenrijden van de stad.

De gemeente Utrecht onderzoekt of er mogelijkheden zijn om de bestuurders al buiten de stad over de milieuzones te informeren en heeft daarbij recent ook het verzoek aan Rijkswaterstaat gedaan om vaste borden langs de rijkswegen in de regio Utrecht te mogen plaatsen.

De bestaande wettelijke kaders staan dit echter niet toe. Tevens is hier van belang dat voor de (grote) groep weggebruikers op de rijksweg voor wie de milieuzone níet van toepassing is, een dergelijke boodschap afleidt. De verkeersveiligheid is hier niet bij gebaat. Rijkswaterstaat zal de gemeente Utrecht dan ook melden dat er geen vaste borden, met informatie over de milieuzone, langs de snelwegen geplaatst mogen worden. Wel kan de gemeente Utrecht desgewenst aansluiten bij de ontwikkelingen die worden gestimuleerd door bijvoorbeeld de programma's Beter Benutten en Connecting Mobility gericht op het in-car brengen van gepersonaliseerde reisinformatie. De informatievoorziening over milieuzones in steden is – gezien de zeer beperkte groep van weggebruikers die dit betreft – in mijn ogen een voorbeeld van een verkeersmaatregel waarvoor gepersonaliseerde informatievoorziening via bijvoorbeeld smartphones en navigatiesystemen zeer effectief kan zijn. De gemeente kan zelf zorg dragen voor het verstrekken van de relevante data, die dan door dienstverleners vertaald kunnen worden naar navigatie- en reisinformatieapp's, gekoppeld aan de route en bestemming van de individuele weggebruiker.

### Vraag 4

Wat zijn de mogelijke kosten van het gebruik van de matrixborden voor dit doel? Wie draagt deze kosten? Deelt u de mening dat deze kosten door de lokale overheid zelf dienen te worden gedragen, aangezien de boetehoogte en dus opbrengst voor de lokale overheid hoog genoeg zijn om zelf zorg te dragen voor adequate informatievoorziening?

### Antwoord 4

Er is geen berekening gedaan naar extra kosten, de DRIPs worden immers niet gebruikt voor andere doeleinden dan het verstrekken van verkeersinformatie/ reistijden in het kader van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming.

### Vraag 5

Wat betekent dit voor andere steden die afwijkend lokaal verkeersbeleid instellen? Zouden zij ook in de toekomst gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld matrixborden op rijkswegen om chauffeurs te informeren? Zo nee, waarom wordt voor milieuzones mogelijk een uitzondering gemaakt door het lokale beleid op rijkswegen te duiden?

### Antwoord 5

Rijkswaterstaat krijgt regelmatig verzoeken van derden over het melden van informatie op de DRIPs en ook voor het gebruik van vaste borden langs de snelwegen. Het standpunt van Rijkswaterstaat daarin is altijd dat de DRIPs en verkeersborden primair bedoeld zijn voor het verstrekken van verkeersinformatie/reistijden in het kader van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Op rustige momenten worden DRIPs soms gebruikt voor het melden van campagnes van het Ministerie van I&M met dezelfde doelstellingen (onder andere ben jij de BOB, VanAanarBeter, gordels vast). Zoals ik in

mijn antwoord 3 heb aangegeven, kunnen gemeenten zelf zorgen voor het op maat informeren van weggebruikers door de betreffende data adequaat te ontsluiten ten behoeve van navigatie- en reisinformatiediensten op smartphones.