

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

332

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de aanpak van luchtvervuiling door scooters* (ingezonden 23 september 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 oktober 2015).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitzending van EenVandaag over de luchtvervuiling door scooters op fossiele brandstoffen en herinnert u zich uw antwoord op schriftelijke vragen over vervuilende tweetakt scooters?^{1 2}

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen en ook de eerder gegeven antwoorden op uw schriftelijke vragen over tweetakt scooters herinner ik me.

Vraag 2

Wanneer in 2017 gaan de nieuwe Euro 4 normen voor scooters exact in?

Antwoord 2

Verordening Nr. 168/2013 bepaalt dat bij nieuw af te geven typegoedkeuringen voor scooters vanaf 1 januari 2017 de Euro 4 eisen moeten worden gehanteerd.

Vraag 3

Klopt het dat de Euro 4 norm alleen voor nieuwe modellen geldt en dat een oud model dat niet aan deze norm voldoet dus in productie kan blijven? Zo ja, wanneer wordt naar verwachting de laatste tweetakt scooter verkocht? Ziet u mogelijkheden om dit binnen Europa aan te scherpen zodat deze verouderde modellen vanaf de ingangsdatum van Euro 4 niet meer worden geproduceerd?

¹ EenVandaag, 18 september 2015

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2151

Antwoord 3

Voertuigen die zijn typegekeurd volgens de Euro 2 en Euro 3 voorschriften mogen nog tot 1 januari 2018 in Nederland worden geregistreerd. Dat betekent dus dat, aangenomen dat de introductie van Euro 4 zoals algemeen verwacht het einde betekent van tweetakt, vanaf 1 januari 2018 geen tweetakt scooters meer worden toegelaten tot het verkeer. Voor zover het om handelsvoorraad gaat, kunnen lidstaten toestaan dat aantoonbaar voor die datum geproduceerde voertuigen nog wat langer worden geregistreerd. In overleg met de RDW wordt bezien of het mogelijk is voor Nederland van die laatste mogelijkheid geen gebruik te maken, en de registratie van voertuigen die niet aan de Euro 4 eisen voldoen op een zo vroeg mogelijk moment als de Europese wetgeving toestaat te beëindigen.

Vraag 4

Op welke manier gaat u de komende maanden aan de slag om de luchtverontreiniging door scooters en de gezondheidseffecten daarvan verder terug te dringen?

Antwoord 4

De Europese toelatingsregels zijn met verordening Nr. 168/2013 voor een langere periode vastgelegd. Hiermee wordt de uitstoot door scooters sterk teruggedrongen. Het is aan de decentrale overheden om de bestaande vloot aan te pakken waar en hoe zij dat wenselijk achten.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van de plannen van verschillende gemeenten om een milieuzone in te stellen voor vervuilende scooters?³

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Bent u bereid om gemeenten tegemoet te komen door technische- en emissiekenmerken van tweewielers centraal te registreren en te koppelen aan het kenteken, zodat gemeenten hier handhaafbaar beleid op kunnen maken? Zo nee, bent u bereid om de steden op een andere manier tegemoet te komen om lokaal de vervuiling en overlast van scooters terug te dringen?

Antwoord 6

Bij de registratie van de brom- en snorfietsen enkele jaren geleden is mede op verzoek van de Kamer gekozen voor een wijze van registratie die minimale kosten voor de betrokken eigenaren betekende. Het met terugwerkende kracht vastleggen van de technische kenmerken van de gehele bestaande vloot van brom- en snorfietsen is daarmee niet verenigbaar.

Vraag 7

Klopt het dat scooters met de Euro 4 norm nog steeds vervuilender zijn dan moderne auto's?

Antwoord 7

Dat is juist. Pas met de introductie van Euro 5 geldt een pakket van eisen dat vergelijkbaar is met de Euro 5 eisen voor auto's.

Vraag 8

Wat is de reden dat niet gelijk wordt overgestapt op de Euro 5 norm? Deelt u de mening dat er totaal geen technische of economische noodzaak meer is om nog verkoop van kleine tweewielers met verbrandingsmotor toe te staan aangezien voor alles waar een scooter of brommer voor wordt gebruikt een elektrisch exemplaar voldoet, e-scooters vaak nauwelijks duurder dan viertakt scooters zijn en veel goedkoper zijn in het gebruik?

³ Metro, 29 mei 2015, <http://www.metronieuws.nl/rotterdam/2015/05/rotterdam-wil-verbod-op-extreem-vervuilende-scooters> RTV Utrecht 19 juni 2015, <http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1338691/utrecht-wil-af-van-vieze-scooters.html>, Trouw 11 december 2014, <http://www.trouw.nl/tr/nl/4492/Nederland/article/detail/3808895/2014/12/11/Amsterdam-bant-oudere-taxi-s-bussen-en-bestelauto-s.dhtml>

Antwoord 8

In Europees verband is afgesproken dat niet meteen op Euro 5 wordt overgestapt. De Nederlandse inzet tijdens de onderhandelingen was om de fase van Euro 3, die niet veel voorstelde, te schrappen en de fasen Euro 4 en Euro 5 naar voren te halen. Hier was helaas geen meerderheid voor te vinden in Europa.

Voor veel gebruikers zijn de gebruiksmogelijkheden van de nu op de markt zijnde e-scooters (aanschafprijs, actieradius) waarschijnlijk voldoende om in hun behoeften te voorzien. Er zijn echter ook gebruikers voor wie de huidige in aanschafprijs concurrerende e-scooters qua actieradius niet voldoen. Er zijn wel e-scooters op de markt met een grotere actieradius, maar die zijn voorzien van zodanig dure batterijen dat zij in aanschafprijs op dit moment nog niet kunnen concurreren. Een zakelijke gebruiker zal daarbij wellicht de afweging maken dat de lagere gebruikskosten de hogere aanschafkosten kunnen compenseren. Particuliere gebruikers hebben in de regel minder oog voor de Total Cost of Ownership.

Vraag 9

Waarom bent u niet bereid hiervoor in Europa te pleiten, gezien de milieuwinst die hiermee te boeken is en gezien het feit dat de Kamer in de motie Dik-Faber heeft gepleit voor het uiterlijk in 2017 toevoegen van de emissie-eisen voor ultrafijnstof voor bromfietsen bovenop de eisen ten aanzien van koolwaterstoffen en dus voor het invoeren van de Euro 5 norm in 2017? Wat is de stand van zaken betreffende de uitvoering van deze motie?⁴

Antwoord 9

Nederland heeft tijdens de onderhandelingen die voorafgingen aan de vaststelling van verordening Nr. 168/2013 vergeefs gepleit voor eerdere invoering van strengere eisen. In antwoord op eerdere vragen van uw Kamer (kst. 33 750 XII, nr. 64) is aangegeven dat de invoering van een expliciete norm voor ultrafijnstof in 2017 niet realistisch is. De eisen voor 2017 (Euro 4) liggen vast. Er is voorts nog geen geharmoniseerde meetmethode voor de uitstoot van ultrafijnstof door bromfietsmotoren. Voor de inwerkingtreding van Euro 5 in 2020 zal de Europese Commissie een analyse uitvoeren om te bezien of zij tot een voorstel kan komen ten aanzien van ultrafijnstof. Daarbij is relevant dat de huidige relatief hoge uitstoot van ultrafijnstof door bromfietsen voor een belangrijk deel uit gecondenseerde koolwaterstoffen bestaat, die via de eisen aan de uitstoot van koolwaterstoffen ook met Euro 4 al sterk wordt aangescherpt. Verlaging van de uitstoot van koolwaterstoffen draagt nog op een andere manier bij aan de vermindering van de blootstelling van burgers aan ultrafijnstof. Koolwaterstoffen zijn namelijk een belangrijke bouwsteen voor de vorming van secundaire aerosolen, die een belangrijk deel vormen van de totale concentraties fijnstof en ultrafijnstof.

Vraag 10

Bent u bereid om met de scooterbranche in overleg te treden om zo tot afspraken te komen die tot een versnelde stop op de import en verkoop van vervuilende twee-takt scooters en zo mogelijk ook vier-takt scooters leidt en elektrische tweewielers als schoon alternatief stimuleert? Bent u bereid om hierover een GreenDeal te sluiten?

Antwoord 10

In de brief van 6 juli 2015 aan uw Kamer is aangegeven welke acties in gang zijn gezet ter uitvoering van de motie Cegerek c.s. (kst. 34 000-XII, nr. 32) die aandrang op de stimulering van de verkoop van elektrische scooters als alternatief voor tweetaktscooters. Voorts heb ik tijdens het AO Leefomgeving van 1 oktober jl. aangegeven altijd open te staan voor Green Deals. Ook op dit terrein.

Vraag 11

Wat is de stand van zaken betreffende de uitvoering van de motie Hoogland/Van Veldhoven over het verplaatsen van de snorscooter van het fietspad naar de rijbaan? Kun u de uitwerking van deze motie vóór de behandeling van de

⁴ Kamerstuk 33 750 XII, nr. 45

begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu naar de Kamer sturen?⁵

Antwoord 11

De brief waarin wordt uiteengezet hoe uitvoering gegeven wordt aan de motie Hoogland/Van Veldhoven zal voor de begrotingsbehandeling van het ministerie aan uw Kamer worden gestuurd.

Vraag 12

Kunt u aangeven wanneer het wetsvoorstel dat uitvoering geeft aan de motie Dik-Faber over het verscherpen van de controle op voertuigeisen voor bromfietsen bij de Kamer wordt ingediend?⁶ Kunt u aangeven in hoeverre het reeds binnen de bestaande regelgeving mogelijk is om de controle op voertuigeisen conform deze motie aan te scherpen bijvoorbeeld door intensivering van het toezicht en het vervangen van de papieren testen door een emissietest af-fabriek?

Antwoord 12

Voor het verscherpen van het toezicht is naar het zich thans laat aanzien geen wijziging van een wet in formele zin nodig. Verbetering van het toezicht moet allereerst plaatsvinden binnen de relatie tussen fabrikanten en typekeuringsautoriteiten. Streng toezicht bij de registratie na import in Nederland is dweilen met de kraan open als de kwaliteit bij de fabricage niet in orde is. Bovendien is uit een juridische analyse gebleken dat er geen Europeesrechtelijke basis is voor fysieke controles op het voldoen aan de eisen als de importeur en fabrikant over een geldige typegoedkeuring beschikken. Die typegoedkeuring is overigens niet gebaseerd op een «papieren» test, maar op een emissietest onder toezicht van de typekeuringsautoriteit, veelal uitgevoerd in het testlaboratorium van de fabrikant. Na het verlenen van de typegoedkeuring moet de fabrikant tot genoegen van de typegoedkeuringsautoriteit aantonen met documentatie en vervolgtesten dat zijn kwaliteitsborgingsstelsel zo functioneert dat alle geproduceerde exemplaren, waarvoor naar de typegoedkeuring wordt verwezen, aan de eisen voldoen. Dit toezicht door de typekeuringsautoriteit is in de nieuwe verordening verder gespecificeerd en nu minder vrijblijvend. Het huidige momentum rond de fraude bij Volkswagen kan de aandacht voor een effectiever toezicht door de typekeuringsautoriteiten een impuls geven. De Europese Commissie heeft daartoe inmiddels ook een klemmend beroep op de lidstaten gedaan om hun toezichthoudende rol serieus te nemen.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 457

⁶ Kamerstuk 33 750 XII, nr. 46