

Vergaderjaar 2010–2011

32 766

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het vaststellen van emissieclassen van motorvoertuigen, het opnemen van enkele bepalingen met betrekking tot voertuigonderdelen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating tot het verkeer op de weg en het maximeren van de prijs van het rijbewijs

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 20 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994. Deze leden hebben nog wel enkele opmerkingen en vragen bij het wetsvoorstel. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de VVD-fractie hebben er kennis van genomen dat met het wetsvoorstel de huidige Wegenverkeerswet 1994 op drie onderdelen wordt gewijzigd (emissieclassen, rijbewijzen en voertuigonderdelen). Deze leden vragen waarom de huidige regelgeving niet volstaat en waarom extra regels en bepalingen noodzakelijk zijn. Voor welk probleem biedt dit wetsvoorstel een oplossing? Verder vragen zij in hoeverre deze vaststelling van emissieclassen en de bepalingen voor voertuigonderdelen koppen op de Europese regelgeving zijn.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven het doel van de maatregelen, namelijk de luchtkwaliteit te verbeteren en de uitstoot van het gehele wagenpark te verminderen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorgenomen wetswijziging. Deze leden vinden het goed dat er meer gestuurd gaat worden op de emissieclassen van het wagenpark. Zij vinden het ook goed dat er eindelijk een einde wordt gemaakt aan de

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leege, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

grote ongelijkheid tussen de door gemeenten geheven leges voor de aanvraag van het rijbewijs. De leden van de SP-fractie hebben nog slechts een paar vragen en opmerkingen. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het vaststellen van emissieklassen van motorvoertuigen, het opnemen van enkele bepalingen met betrekking tot voertuigonderdelen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating tot het verkeer op de weg en het maximeren van de prijs van het rijbewijs.

Emissieklassen

De leden van de VVD-fractie constateren dat het wetsvoorstel de Dienst Wegverkeer (RDW) de bevoegdheid geeft om emissieklassen van motorrijtuigen vast te stellen. Deze leden lezen dat de gevolgen hiervan pas merkbaar worden op het moment dat er concrete maatregelen worden genomen. Vooralsnog zijn er volgens de memorie van toelichting naast de eventuele invoering van milieuzones in enkele gemeenten geen andere concrete maatregelen aan de orde. De leden van de VVD-fractie vragen of er op dit vlak wel initiatieven in voorbereiding zijn. Zo ja, wat zijn de gevolgen hiervan? Is hier rekening mee gehouden in het onderhavige voorstel?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het advies van de Raad van State om een klassenindeling te maken waardoor voor een ieder is vast te stellen welke auto's in de verschillende emissieklassen vallen. Deze leden vragen waarom dit advies door de regering niet wordt opgevolgd en waarom deze transparantie niet geboden wordt. Zij vragen of het juist niet de bedoeling is om mensen ook bewust te maken van de emissie van hun voertuig. Zo ja, is een klassenindeling daarbij niet een goed middel?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens waarom de emissieklassenindeling geen uitzonderingsregel kent voor oldtimers, het mobiele erfgoed. De leden van de VVD-fractie lezen dat het voornemen om de emissieklassen vast te stellen, afgestemd is met de betrokken brancheorganisatie. Deze leden vragen wat de uitkomst van deze afstemming was. Wat zijn de belangrijkste bezwaren of pluspunten die door de branche werden genoemd? Zij vragen tevens wat de geschatte kosten van de invoering van emissieklassen zijn voor de overheid, zowel als het gaat om de invoering als om de uitvoering ervan.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de vaststelling van de emissieklassen door de RDW geschiedt met de Euroklassering als basis. Naast fijnstof en NO_x (luchtkwaliteit), die de Euroklassering bepalen, stoten voertuigen ook CO₂ (klimaat) uit. Voor de leden van de VVD-fractie zou de CO₂-uitstoot maatgevend moeten zijn voor de hoogte van de wegenbelasting. Met betrekking tot de Euroklassering willen deze leden de Europese Unie volgen, met het eventueel stimuleren van snelle instroom van voertuigen onder de nieuwe EURO-normen in Nederland, zoals dat nu gebeurt met EURO 6-bestelbusjes. Met betrekking tot CO₂ willen de leden van de VVD-fractie kleine stapjes zetten, bijvoorbeeld per 10 gram CO₂, zodat er voortdurend een stimulerende werking van de klassering uitgaat. Ook vinden deze leden dat voertuigen waarbij onder Europees vastgelegde protocollen en met behoud van de importeursgarantie retrofit-oplossingen zijn ingebouwd (denk aan chip-tunen en CNG- of LPG-installaties), naar een schonere klasse kunnen opschuiven, als tenminste de metingen van emissies dat rechtvaardigen.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de kosten voor de RDW zijn van het bepalen en registreren van de emissieclassen van personenauto's en bestelauto's en het inrichten van de systemen en processen.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens of er nog (praktische) problemen worden voorzien bij het vaststellen van de emissieklasse op grond van de datum waarop het motorvoertuig volgens het kenteken voor het eerst tot de weg is toegelaten.

De leden van de SP-fractie constateren dat de bepaling van de Euroklasse is gebaseerd op de informatie die de fabrikant aanlevert. Die informatie is gebaseerd op standaard tests waarvan de resultaten veelal afwijken van het werkelijke gebruik en dus van de daadwerkelijke emissies. De leden van de SP-fractie zien liever een beoordeling op daadwerkelijke emissie. Deze leden vragen op welke wijze in dit wijzigingsvoorstel rekening is gehouden met dat soms grote verschil tussen testresultaten en werkelijke emissie.

De leden van de SP-fractie constateren dat de emissieklasse voor auto's waar geen duidelijke emissieklasse voor is afgegeven, gebaseerd wordt op het kenteken, dus de dag dat de auto op de Nederlandse weg verscheen. Veel oldtimers rijden rond met een nieuw kenteken, vanwege import of vanwege het na jaren opnieuw op de weg brengen. De leden van de SP-fractie vragen hoe in dat geval de vaststelling van de emissieklasse precies werkt.

De leden van de SP-fractie vragen tot welke maatregelen ten aanzien van een bepaalde emissieklasse deze wetswijziging maximaal kan leiden. De memorie van toelichting spreekt slechts van milieuzones. Maar deze leden vragen of het denkbaar is dat bepaalde emissieclassen totaal van de Nederlandse wegen kunnen worden geweerd. Zo ja, hoe wordt daarbij dan een uitzondering voor bijzondere voertuigen gemaakt?

Tot slot zijn de leden van de SP-fractie benieuwd of een vergelijkbare regeling ook voor motoren en voor stationaire motoren als dieselgeneratoren en dergelijke wordt voorzien.

De leden van de D66-fractie constateren dat de vaststelling van emissieclassen kansen biedt voor een leefbaarder klimaat in steden, bijvoorbeeld door de instelling van gedifferentieerde milieuzones en differentiatie van parkeertarieven. Zij vragen hierbij op welke wijze de regering de kansen die dit voorstel biedt, zal benutten, en in hoeverre gemeenten de vrijheid krijgen om maatregelen gebaseerd op emissieclassen in te zetten.

De leden van de D66-fractie vragen of een systeem als de Duitse «Umweltplakette» in Nederland op korte termijn mogelijk zou zijn.

De leden van de D66-fractie vragen voorts hoe de voorgestelde emissieclassen aansluiten bij de voorgestelde tariefschijven voor de BPM (Belasting van Personenauto's en Motorvoertuigen) uit de recente Autobrief over de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's (Kamerstuk 32 800, nr. 1, hierna: Autobrief).

Milieuzones

De leden van de VVD-fractie vragen wat de tot op heden opgedane ervaringen zijn met milieuzones in onder andere Amsterdam. Deze leden vragen of daar niet juist gekozen is voor andere maatregelen. Zij vragen tevens waarom er met dit wetsvoorstel regels worden voorgesteld voor personenauto's als er geen voornemens zijn die emissieclassen voor personenauto's noodzakelijk maken. De leden van de VVD-fractie streven zoveel mogelijk naar één middel voor één doel. Daarom vragen deze leden hoe deze maatregel zich verhoudt met andere beleidsmaatregelen, zoals de Autobrief.

De leden van de VVD-fractie vragen tevens wat de gevolgen zullen zijn voor de doelmatigheid van het mobiliteitsbeleid als iedere gemeente

eigen milieuzones invoert. Deze leden vragen of het weren van bepaalde voertuigen uit steden niet tot gevolg heeft dat deze voertuigen elders in de regio worden ingezet. Zij vragen of bronbeleid niet veel meer effect heeft, doordat daarmee uitstoot voorkomen wordt, in plaats van verplaatst.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de invoering van milieuzones voor bestelauto's vanaf 2013 op dit moment de enige voorgenomen verkeersmaatregel is waarbij onderscheid zal worden gemaakt aan de hand van emissieklassen. Deze leden willen weten of het realiseren van emissieklassen door de RDW een noodzakelijke stap is voor de invoering van de milieuzones voor bestelauto's vanaf 1 juli 2013. Daarnaast zijn deze leden benieuwd of – als er vanaf 1 juli 2013 milieuzones komen voor bestelauto's – de RDW dan vóór deze datum klaar is met de vaststelling van de emissieklassen van tien miljoen voertuigen en de nieuwe personenauto's en bestelauto's.

Maximumprijs rijbewijzen

De leden van de VVD-fractie voelen wel voor de mogelijkheid om een maximumprijs voor het rijbewijs vast te stellen, maar willen weten hoe de maximumprijs wordt vastgesteld. Zij hebben vernomen dat de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten (VNG) wil dat de maximumprijs boven de gemiddelde prijs komt te liggen. Deze leden zijn van mening dat dit leidt tot het gevaar dat deze prijs overal gaat gelden en er dus gemiddeld een hogere prijs wordt gerekend dan nu het geval is. Zij vragen hoe de regering dit kan voorkomen. Wil de regering bijvoorbeeld toch de gemiddelde prijs hanteren, of een goede kostprijsberekening maken en deze als maximum hanteren, omdat gemeenten kostendekkende tarieven mogen rekenen maar geen winst daar bovenop mogen maken? Verder vragen de leden van de VVD-fractie waarom de maximumprijs niet ook automatisch gaat gelden voor de RDW. Deze leden zijn van mening dat hier sprake zou moeten zijn van gelijke monniken, gelijke kappen.

De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat enkele jaren geleden aan de gemeenten met de hoogste prijzen voor rijbewijzen verzocht is de prijzen tegen het licht te houden en waar mogelijk te matigen. Deze leden zijn benieuwd waarom dat niet tot het gewenste effect heeft geleid. De leden van de PvdA-fractie herinneren zich tevens dat de VNG enkele jaren geleden al heeft aangegeven dat een maximumprijs voor rijbewijzen aanvaardbaar is, mits het maximumtarief niet gelijk zal zijn aan de gemiddelde rijbewijsprijs. Het is de leden van de PvdA-fractie nog niet geheel duidelijk of het gemiddelde bedrag voor een rijbewijs kostendekkend is. Ook deze leden vragen wanneer het maximumtarief zal worden bepaald en vastgelegd.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de inkomsten voor gemeenten met een hoog tarief voor het legesproduct rijbewijzen zullen afnemen, maar dat er per saldo geen sprake zal zijn van inkomstenderving voor gemeenten. Deze leden zijn benieuwd op welke wijze tot kostendekkendheid van het totale aanbod van legesproducten wordt gekomen en of dit zal leiden tot stijging van tarieven voor andere legesproducten.

De leden van de SP-fractie kunnen zich prima vinden in het voorliggende voorstel voor wat betreft de vastlegging van een prijs voor het rijbewijs. Dat had veel eerder mogen gebeuren wat deze leden betreft.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Tjink