

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

2151

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vervuilende tweetakt scooters* (ingezonden 16 mei 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 juni 2014)

Vraag 1

Kent u het bericht «Tweetakt scooter nog grotere vervuiler dan gedacht» en «Tweetaktscooters extreem vervuilend, verbod dreigt»?^{1, 2}

Antwoord 1

Die berichten en het onderliggende onderzoek zijn mij bekend. Overigens hebben de nogal alarmerende uitkomsten van het onderzoek vooral betrekking op de situatie in een aantal Aziatische landen en steden. Daar kent men een veel groter aantal tweetakt brommers, die bovendien ook nog aanzienlijk vervuilender zijn dan de in Europa gebruikte modellen waarvoor eisen gelden aan de uitstoot.

Vraag 2

Deelt u de mening dat een ban op tweetaktscooters een kosteneffectieve maatregel is om de lucht schoner te krijgen?³ Ziet u mogelijkheden om een dergelijk verkoopverbod in Nederland op korte termijn in te voeren?

¹ Volkskrant, 14 mei 2014, «Tweetaktscooter nog grotere vervuiler dan gedacht» (<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2664/Nieuws/article/detail/3654566/2014/05/14/Tweetaktscooter-nog-grotere-vervuiler-dan-gedacht.dhtml>).

² Volkskrant, 14 mei 2014, «Tweetaktscooters extreem vervuilend: verbod dreigt» (<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2664/Nieuws/article/detail/3654930/2014/05/14/Tweetaktscooters-extreem-vervuilend-verbod-dreigt.dhtml>).

³ Stephen M. Platt et al., «Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities», Nature Communications (13 mei 2014) (<http://www.nature.com/ncomms/2014/140513/ncomms4749/full/ncomms4749.html>).

Antwoord 2

Die mening deel ik niet op voorhand. Tweetaktscooters zijn niet per definitie vuiler dan viertaktscooters. Relatief schone tweetaktmodellen met geavanceerde techniek zoals directe inspuiting zouden door zo'n verbod worden getroffen, terwijl meer vervuilende viertaktmodellen zouden mogen blijven rijden.

Op dit moment voert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een studie uit naar kosteneffectieve maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en de gezondheidseffecten van de luchtverontreiniging door het verkeer, inclusief scooters, optimaal kosteneffectief verder terug te dringen. Ik heb uw Kamer daar vorig jaar tijdens het Algemeen Overleg Milieuraad op 9 oktober 2013 over geïnformeerd.

Een verkoopverbod in Nederland op korte termijn is niet aan de orde. Het gaat om producten die aan de Europese toelatingseisen voldoen, en waarvan de interne markt voorschrijft dat de toelating dus niet geweigerd mag worden.

Vraag 3

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Dik-Faber (Kamerstuk 33 750-XII, nr. 45) over het aanscherpen van de emissie-eisen voor ultrafijnstof voor bromfietsen? Bent u op grond van dit nieuwste wetenschappelijke rapport bereid uw lobby in Brussel voor strengere normen te versterken?

Antwoord 3

Het stellen van een heel strenge eis aan de uitstoot van ultrafijnstof lost het door het Paul Scherrer Instituut beschreven fenomeen van de vorming van secundaire aerosolen niet op. Een strenge eis aan de uitstoot van koolwaterstoffen, zoals vastgelegd voor 2017 in Verordening EU/168/2013, doet dat wel, en zal naar verwachting bovendien een eind maken aan de toelating van tweetaktscooters. Niet omdat het technisch onmogelijk is om met tweetakt aan die strenge normen te voldoen, maar omdat die tweetaktmotortjes dan zo complex en duur worden dat de reden van hun bestaan, eenvoud en lage kosten, komt te vervallen. De Verordening draagt de Europese Commissie bovendien op om uiterlijk in 2016 met een evaluatie te komen van de noodzaak tot het stellen van een eis aan het aantal uitgestoten deeltjes. Dat lijkt een bruikbare maatstaf voor de uitstoot van ultrafijnstof. Ik zal de Commissie daarin steunen, en waar mogelijk proberen het proces te bespoedigen.

Vraag 4

Ziet u mogelijkheden om in Brussel af te spreken de normen dusdanig aan te scherpen dat binnen afzienbare termijn alleen nog verkoop van elektrische scooters is toegestaan?

Antwoord 4

Dat acht ik geen begaanbare weg. Nog maar ruim een jaar geleden hebben we in de EU een Verordening vastgesteld met een aanscherping van de eisen aan de uitstoot in drie stappen. Het Zwitserse onderzoek bevat geen zodanig nieuwe feiten dat een herziening van de Verordening daarmee kan worden gelegitimeerd. Nederland zal zich wel inzetten voor een zo snel mogelijke marktintroductie van schonere scooters, en daarbij oog hebben voor de kansen voor elektrische scooters.

Vraag 5

Is het mogelijk voor gemeenten om tweetaktscooters niet toe te staan in milieuzones? Zo nee, welke aanpassing van regelgeving is hiervoor nodig en bent u tot die aanpassingen bereid?

Antwoord 5

Lokaal zouden desgewenst beperkingen kunnen worden opgelegd aan scooters met bepaalde technologie, zoals tweetakt versus viertakt. Daartegen pleit echter dat er ook tweetaktscooters zijn met schonere technologie (bijvoorbeeld directe inspuiting) waarvoor het bezwaar van de hoge uitstoot van koolwaterstoffen en de daaruit resulterende secundaire aerosolen niet of veel minder aan de orde is. Ook zullen er berijders zijn die het verschil tussen

tweetakt en viertakt niet kennen, en mogelijk niet eens weten of zij door een dergelijke milieuzone zouden worden getroffen.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Dik-Faber (Kamerstuk 33 750-XII, nr. 46) over het verscherpen van de controle op voertuigeisen voor bromfietsen?

Antwoord 6

De afgelopen maanden is intensief overlegd met de RDW en met de Inspectie Leefomgeving en Transport over de mogelijkheden en belemmeringen voor een intensivering van het toezicht. Een brief met een beschrijving van de bevindingen en de daarop gebaseerde voorgenomen maatregelen zal de Kamer op korte termijn worden toegezonden.