

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief d.d. 11 mei 2017 over emissie-eisen voor brom- en snorfietsen (Kamerstuk 30 175, nr. 251).

Waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris over de emissie-eisen van brom- en snorfietsen. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met ongenoegen kennisgenomen van het voornemen van de Staatssecretaris om nieuwe emissie-eisen op te leggen aan brom- en snorfietsen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De leden van deze fractie hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris over de emissie-eisen aan brom- en snorfietsen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de kabinetsbrief over emissie-eisen aan brom- en snorfietsen. Zij vinden het positief dat de Staatssecretaris werk gaat maken van strengere emissie-eisen en de toelating van nieuwe tweewielige twee- en viertakt brom- en snorfietsen waarvan het emissiecertificaat is verlopen voortaan zal weigeren.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris op basis van de verkenning over het sluiten van een Green Deal met de BOVAG en de RAI Vereniging heeft besloten de Green Deal niet door te laten gaan. De leden van de VVD-fractie vinden de gegeven toelichting ontoereikend. Kan de Staatssecretaris uitgebreider toelichten waarom de gesprekken met de BOVAG en de RAI Vereniging zijn beëindigd? Op welke inhoudelijke punten is volgens de Staatssecretaris geen Green Deal mogelijk? Op welke punten konden de partijen elkaar wel vinden en op welke niet? Welke rol heeft Scooter Recycling Nederland, en zijn eerder getoonde bereidheid om een bijdrage te leveren aan het bekostigen van de inruilregeling, bij deze gesprekken gespeeld? Wat was de inzet van de betrokkenen aan tafel, zoals de BOVAG en de RAI Vereniging en wat was de inzet van de Staatssecretaris? De leden van de VVD-fractie vragen op welke punten er geen mogelijkheden waren om te komen tot een gedragen afspraak met de branche. In haar brief schrijft de Staatssecretaris dat zij de RDW gaat verzoeken om aanvragen om toelating van nieuwe twee- en viertakt brom- en snorfietsen waarvan het emissiecertificaat is verlopen voortaan te weigeren. Hoe ziet de Staatssecretaris dit ingrijpen in de praktijk voor zich, aangezien Europese regelgeving de RDW in staat stelt een beperkt aantal twee- en viertakt brom- en snorfietsen na 2018 nog op de markt toe te laten? In hoeverre zijn hierover gesprekken met de RDW gevoerd? Kan de Staatssecretaris de uitkomsten hiervan delen? Op welke wijze wordt het verbod wettelijk vormgegeven? Wat betekent dit voor de inzet en capaciteit van de RDW?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er sprake is van grote verschillen tussen twee- en viertakt brom- en snorfietsen en kunnen zich voorstellen dat er in dit verband onderscheid wordt gemaakt. Hoe ziet de Staatssecretaris dat, mede in het licht van het feit dat de Staatssecretaris in haar brief d.d. 11 juli 2016 duidelijk heeft aangegeven dat tweetakt brom- en snorfietsen de grootste vervuiler zijn?

Deelt zij de mening van deze leden dat er verschillen zijn tussen twee- en viertakt brom- en snorfietsen? Zo nee, waarom niet? Deelt de Staatssecretaris de mening dat op grond van verschil in uitstoot twee- en viertaktmotoren apart beoordeeld dienen te worden?

De leden van de VVD-fractie vragen waar de Staatssecretaris haar conclusie op baseert dat door viertakt modellen uit Euroklasse 2 en 3 na 2018 gedeeltelijk op de markt toe te laten, «het totale effect op de verbetering van de luchtkwaliteit verder [wordt] beperkt»? Hoe verhoudt deze conclusie zich tot het oordeel van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) dat ondanks de relatief hoge uitstoot van brom- en snorfietsen, de totale bijdrage aan schadelijke verkeersemisies zeer gering is? Volgens de Staatssecretaris is een inruilregeling niet kosteneffectief en zal het «slechts een beperkte bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit». Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij tot dit oordeel van de kosteneffectiviteit is gekomen? Graag ontvangen deze leden een toelichting op de berekening inzake de kosteneffectiviteit. Tevens zien deze leden graag een verdere toelichting op de constatering dat de meest effectieve maatregel die genomen kan worden het verbod op het toelaten van de brom- en snorfietsen uit Euroklasse 2 en 3 is. Graag ontvangen deze leden een nadere toelichting op de kosteneffectiviteit van deze maatregel. Waarom kan een oordeel over de kosteneffectiviteit wel in dit dossier worden gegeven, maar niet in relatie tot de milieuzone voor personenauto's, of met betrekking tot andere maatregelen in het programma Nationale Samenwerking Luchtkwaliteit (NSL)?

De leden van de VVD-fractie constateren dat in een recent onderzoek van TNO in Rotterdam wordt gesteld dat de sloopregeling van oude diesels in dit verband juist als belangrijke aanjager wordt gezien. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe dit zich verhoudt tot haar conclusie en hoe zij in het algemeen de kosteneffectiviteit van inruil- en sloopregelingen beoordeelt? De Staatssecretaris spreekt over de vele miljoenen die een inruilregeling het Rijk zou kosten, maar in haar brief d.d. 11 juli 2016 sprak zij nog over een mogelijk grote substantiële bijdrage van Scooter Recycling Nederland. Hoe staat het met deze bereidheid en zou een financiële toezegging de Staatssecretaris nog tot andere gedachten kunnen brengen?

Is de Staatssecretaris ervan op de hoogte dat niet iedere fabrikant Euroklasse 4 voertuigen levert? Is de Staatssecretaris er bovendien van op de hoogte dat er sprake zal zijn van een afschrijving van de voorraad van Euroklasse 2 en 3 scooters en bromfietsen? Hoe groot is het waardeverlies door deze eenzijdige opstelling van de rijksoverheid? Welke afspraken zijn hierover gemaakt met de brancheorganisaties?

De leden van de VVD-fractie concluderen dat deze maatregel veel consequenties zal hebben voor de fabrikanten van brom- en snorfietsen. Welke schadeclaims zijn te verwachten vanuit handelaren die geconfronteerd worden met schade? Wie draait er op voor de schade? Wat kan de branche nu al doen om schade zoveel mogelijk te voorkomen en wat adviseert de Staatssecretaris de branche? Welke sanctie staat erop als Euroklasse 2 en 3 restanten alsnog worden verkocht en van een kenteken worden voorzien na 1 januari 2018?

De leden van de VVD-fractie willen van de Staatssecretaris weten hoe andere landen omgaan met de nieuwe emissie-eisen die in Europa vanaf 1 januari 2018 van kracht worden. Kan de Staatssecretaris daarbij een overzicht geven per land?

De leden van de PVV-fractie zijn per definitie tegen overheidsdictaten, zoals het voornemen van de Staatssecretaris om nieuwe emissie-eisen op te leggen aan brom- en snorfietsen, die per saldo altijd zorgen voor negatieve gevolgen voor consumenten of ondernemers. Dat is bij dit dictaat ook weer het geval. Ondernemers zullen hun huidige voorraad met verlies tegen dumprijzen moeten verkopen om aan de nieuwe eisen te voldoen, zo hebben deze leden vernomen vanuit de branche. Kan de Staatssecretaris aangeven of er onderzocht is wat het verwachte inkomensverlies is voor de sector als gevolg van deze maatregel? Bovendien zorgt de verwachte dumping van de «vervuilende» brom- en snorfietsen op korte termijn juist voor een stijging van de uitstoot, zo menen deze leden. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? Verder zijn deze leden benieuwd wat er gaat gebeuren met de Euroklasse 2 en 3 brom- en snorfietsen die straks niet meer verkocht mogen worden. Moeten die vernietigd worden of kunnen ze ook geëxporteerd worden naar landen buiten de EU waar ze dergelijke strikte eisen niet hebben?

De leden van de D66-fractie verzoeken de Staatssecretaris nader in te gaan op de Europese regelgeving die ervoor zorgt dat er na 1 januari 2018 toch nog circa 12.000 voertuigen verkocht kunnen worden die niet aan de nieuwe emissie-eisen voldoen.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris voldoende in kaart heeft gebracht wat de eventuele (perverse) effecten zijn van de invoering van de nieuwe emissie-eisen vanaf 1 januari 2018. Zo vragen zij bijvoorbeeld welke gevolgen dit zal hebben voor de tweedehandsmarkt.

De leden van de D66-fractie vragen wat de invoering van de nieuwe emissie-eisen per 1 januari 2018 betekent voor de verkoop van brom- en snorfietsen uit Euroklasse 2 en 3 in de resterende maanden van 2017. Wat is de kans dat met deze maatregel de verkoop van de vervuilde modellen juist stijgt in aanloop naar 1 januari 2018? Breder gesteld, hoe houdt de Staatssecretaris rekening met eventuele perverse effecten en hoe zorgt zij ervoor dat zij hier ook tijdig op anticipeert?

De leden van de D66-fractie lezen dat er een mogelijkheid is om de nieuwe regeling te omzeilen door een brom- of snorfiets vroegtijdig te registreren. Volgens de Staatssecretaris heeft dit echter nadelige financiële consequenties. De leden van de D66-fractie zouden daarom graag willen weten hoe deze negatieve financiële consequenties er in de praktijk uitzien. Daarnaast vragen deze leden of er nog andere manieren zijn om de regeling te omzeilen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn zeer verheugd over het nieuws dat er nu binnen afzienbare tijd een einde komt aan de verkoop van deze fijnstofkanonnen. Deze leden hebben hier de afgelopen jaren regelmatig om gevraagd en 1 januari 2018 is wat deze leden betreft geen dag te vroeg.

De leden van de GroenLinks-fractie begrijpen uit de brief van de Staatssecretaris alsmede uit berichten uit de branche dat de Green Deal waarover lang is gesproken niet doorgaat. Wat deze leden betreft is het altijd een schone zaak als er samen met een sector via afspraken versneld vergroening gerealiseerd kan worden. Maar als een mogelijke afspraak niet tot vergroening leidt of niet tot versnelling van een toch al onvermijdelijk proces, dan zijn aanvullende afspraken ook niet nodig. Deze leden steunen daarom de Staatssecretaris in haar besluit.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het wel belangrijk om nu verder te kijken. De vuilste brommers en scooters mogen niet meer worden verkocht, maar ook Euro 4 brommers hebben geen katalysator en zijn dus, ondanks hun geringe afmetingen en vermogen, nog steeds vuiler dan een personenauto. Wanneer kan hiervan afscheid genomen worden?

De leden van de GroenLinks-fractie menen dat het technisch niet zo zinvol is om te proberen kleine tweewielers een veel schonere brandstofmotor aan te meten. Het is zaak om zo snel mogelijk over te gaan op elektrische aandrijving. De enorme stijging in de verkoop van elektrische fietsen laat zien wat mogelijk is. Ook veel bedrijven die bijvoorbeeld maaltijden of pakjes bezorgen gaan over op elektrisch. Een elektrisch aangedreven brommer, scooter of fiets kan alles wat de vuile benzinevariant ook kan. Maar dan schoon en stil. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om, zo mogelijk in samenspraak met de sector, over te gaan op het uitfaseren van alle brandstofbrommers en over te gaan op volledig elektrisch aangedreven tweewielers? Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om met bepaalde sectoren, zoals maaltijd- of pakjesbezorgers, afspraken te maken om over te gaan op elektrisch aangedreven tweewielers?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier de Staatssecretaris de motie-Dik-Faber/Van Tongeren (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 49) uitvoert. Op welke manier voert de Staatssecretaris het verzoek uit om als stip op de horizon alle benzinebrommers uit te faseren? Overweegt de Staatssecretaris om als tussenstap de extra vervuulende categorie «snorfiets» (blauw kenteken) uit te faseren, richting het volledig uitfaseren van scooters en brommers met verbrandingsmotor? Welke beleidsmatige stappen zijn hiervoor nodig in onder meer wetgeving en in technische aanpassingen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier alternatieve en duurzame vormen van transport voor middellange afstanden gestimuleerd kunnen worden, zoals elektrische fietsen en speedpedelecs. Is de Staatssecretaris bereid te onderzoeken welke fiscale en beleidsmatige prikkels nodig zijn?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier het verzoek uit de eerder genoemde motie wordt uitgevoerd om de handhaving op orde te brengen, zodat alle voertuigen in ieder geval aan de Europese normen voldoen. Zij wijzen hierbij ook op het onderzoek van TNO, waaruit blijkt dat net als bij dieselauto's ook bij scooters grote verschillen zijn in daadwerkelijk gemeten uitstoot en de fabrieksopgave. Ook blijkt dat aan veel scooters gesleuteld wordt waardoor de uitstoot toeneemt. Gaat de Staatssecretaris in de Europese Unie inzetten op beter onderzoek, strengere controles en het mogelijk terugroepen van «sjoemelmodellen»? Is de Staatssecretaris van plan om met dealers in overleg te gaan over de verkoop van aantoonbaar zeer vervuulende scooters?

II. Reactie van de bewindspersoon