

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

7

Vragen van het lid **Jansen** (SP) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat over *de emissie-eisen voor tweewielers* (ingezonden 16 juli 2010).

Antwoord van minister **Huizinga-Heringa** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) (ontvangen 22 september 2010)

Vraag 1

Heeft u kennis genomen van de opmars¹ van de scooter in Nederland?

Antwoord 1

Ja. Er is recent inderdaad sprake van een sterke groei van de verkoop van nieuwe brom- en snorfietsen, met name van het scootermodel.

Vraag 2

Kunt u uiteenzetten hoeveel brommers en scooters bijdragen aan de luchtverontreiniging (NO_x, fijnstof)? Kunt u hierin onderscheid maken tussen tweetakt, viertakt en elektrische motoren?

Antwoord 2

Het CBS² berekent de bijdrage van de bromfietsen (inclusief snorfietsen, gewone brommers, scooters, brombakfietsen en brommobielen) in het jaar 2008 (meest recente gegevens) als volgt:

	Bijdrage	Aandeel in totale emissie wegverkeer
Koolmonoxide (CO):	9,1 Kton	2,7%
Koolwaterstoffen (VOS):	5,63 Kton	14,0%
Stikstofoxiden (NO _x):	0,05 Kton	0,043%
Fijn stof uitlaat (PM ₁₀):	0,04 Kton	0,76%

Alleen de uitstoot van VOS is *op nationale schaal* relevant. Voor VOS kent Nederland geen beleidstekort (op grond van de EU-richtlijn met nationale emissieplafonds voor bepaalde stoffen).

¹ RAI Voorrang, 14 juli 2010.

² CBS Statline

Voor de belangrijkste Nederlandse probleemstoffen, NO_x, fijn stof en CO₂, is de bijdrage van de bromfietsen *op nationale schaal* erg gering.

Lokaal en in het stedelijk gebied kan het aandeel van de emissies door bromfietsen hoger zijn vanwege de hogere aandelen van de bromfietsen in de in die gebieden gereden kilometers. TNO³ schat de bijdrage van de bromfietsen aan het verkeersaandeel van fijn stof en van NO_x in de lokale concentraties fijn stof en NO₂ op maximaal enkele procenten.

Het is niet mogelijk bij de luchtverontreiniging door bromfietsen een onderscheid te maken naar tweetakt, viertakt en elektrisch omdat deze gegevens niet zijn geregistreerd.

Het is overigens niet zo dat tweetaktbromfietsen in alle gevallen vuiler zijn dan viertakt brommers. Dit is afhankelijk van de wijze van brandstoftoediening (carburateur of directe inspuiting), van de wijze van dosering van de smeerolie (mengsmering of slimme aparte olie-injectie), en van de eventuele uitrusting met een oxidatiekatalysator of andere systemen om de uitstoot te verlagen.

De uitstoot van uitlaatgassen van elektrische brom- en snorfietsen is, afgezien van de eventuele uitstoot bij de productie van de gebruikte elektriciteit, uiteraard nul.

Vraag 3

Hoe hoog zijn de huidige emissie-eisen voor personenauto's, voor motoren/motorscooters en voor brommers/brommerscooters?

Antwoord 3

Vergelijking normstelling tweewielers en auto's.

mg/km uitstoot	personenauto ⁴		motorfietsen ⁴		bromfietsen ⁴	
	benzine	diesel	<150 cc	>150 cc	benzine	diesel ⁵
koolmonoxide (CO)	1 000	500	2 000	2 000	6 000	1 000
koolwaterstoffen (HC)	100	–	800	300	–	–
stikstofoxiden (NO _x)	60	180	150	150	–	–
HC + NO _x	–	230	–	–	3 000	1 200
fijn stof (PM)	5	5	–	–	–	–

⁴ Dit zijn de thans voor nieuwe voertuigen geldende Europese toelatingseisen.

⁵ Diesel komt in de praktijk alleen voor bij 4-wielige «brommobielen».

Duidelijk is dat de emissienormen vooral voor bromfietsen veel minder streng zijn dan die voor nieuwe personenauto's.

Vraag 4

Kunt u uiteenzetten wat het effect op de uitstoot zal zijn als de Euronormen voor de verschillende categorieën tweewielers opgetrokken worden tot een niveau dat gelijkwaardig is aan dat voor personenauto's?

Antwoord 4

Het optrekken van de euronormen van tweewielige motorvoertuigen tot een niveau vergelijkbaar met de huidige norm voor personenauto's met benzine-motor zou betekenen dat de uitstoot van koolmonoxide en vluchtige koolwaterstoffen op termijn omlaag gaat in de richting van hun aandeel in het energieverbruik van het wegverkeer (ca. 1,2%). Koolmonoxide en vluchtige koolwaterstoffen hebben niet de hoogste prioriteit vanuit luchtkwaliteitsbeleid. De bijdrage van tweewielige motorvoertuigen aan de uitstoot van NO_x en fijn stof is nu al laag of ongeveer in overeenstemming met hun aandeel in het energieverbruik, en zal dan nog wat lager kunnen worden.

Vraag 5

Onderschrijft u dat strengere eisen aan de emissie van tweewielers in het bijzonder een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de binnenstedelijke luchtkwaliteit? In welke orde van grootte schat u de mogelijke bijdrage?

³ TNO-rapport MON-RPT-033-DTS-2009-00524

Antwoord 5

De bijdrage aan verbetering van de stedelijke luchtkwaliteit van het aanscherpen van de eisen aan de verschillende categorieën tweewielers is vooral lokaal. Zie ook het antwoord op vraag 2. Strengere eisen aan tweewielers zijn niet de zilveren kogel waarmee alle luchtkwaliteitsproblemen in één klap kunnen worden opgelost.

Vraag 6

Deelt u de mening van de RAI Vereniging dat een versnelde invoering van strengere milieueisen voor gemotoriseerde tweewielers gewenst is? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 6

Het is mijn ambitie om de eisen aan de uitstoot van tweewielige motorvoertuigen op te trekken tot het huidige niveau van de normen voor personenauto's. En ik zet mij in voor een zo snel mogelijke invoering van die aanscherping.

De legitimatie van een aanscherping is gebaseerd op twee pijlers: in de eerste plaats dienen alle typen bronnen een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de luchtverontreiniging. In de tweede plaats ondervinden veel Nederlandse burgers in sterke mate stankhinder door bromfietsen.

Vraag 7

Klopt het dat vanuit de Europese Commissie aangescherpte eisen worden voorbereid voor gemotoriseerde tweewielers?

Wat is de planning voor deze aanscherping?

Ziet u mogelijkheden om de aanscherping te versnellen? Hoe?

Antwoord 7

De Europese Commissie werkt aan een voorstel tot aanscherping van de bestaande eisen aan gemotoriseerde twee- en driewielige motorvoertuigen. Volgens de oorspronkelijke planning had dat voorstel in april 2010 zullen worden uitgebracht. Later is dit uitgesteld tot juni 2010, maar tot op heden is het voorstel nog niet bekend gemaakt. De reden van die vertraging is ons niet bekend. Ik zal mij in Europees verband inzetten om het proces te bespoedigen.

Vraag 8

Bent u bereid om – vooruitlopend op aanscherping van de emissienormen voor tweewielers – via belastingdifferentiatie de aankoop van (relatief) schone gemotoriseerde tweewielers te bevorderen? Hoe en op welke termijn?

Antwoord 8

Indien op een eenvoudige wijze, bijvoorbeeld op basis van de geregistreerde kenmerken, onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen schone bromfietsen en relatief vuile bromfietsen zou het mogelijk zijn relatief schone bromfietsen te stimuleren. Dit is echter niet het geval. Zie voorts ook de fiscale vergroeningsbrief van mei 2008, Kamerstukken II 2007/08, 31 492, nr 1, waarin over een eventuele milieubelasting voor bromfietsen wordt opgemerkt:

«Brommers worden in tegenstelling tot auto's en motoren niet belast met een specifieke belastingheffing, zoals de BPM en de MRB. De introductie van zo'n belasting is dan ook te verdedigen vanuit het doorberekenen van de maatschappelijke kosten. Echter, de absolute milieueffecten zullen klein zijn en de te verwachten belastingopbrengst laag.

Daardoor zullen de uitvoeringskosten relatief erg hoog zijn. Om die reden zal ik geen belasting op brommers voorstellen. Er wordt nog door het kabinet bezien of er andere niet-fiscale maatregelen zijn te nemen om het brommerpark zuiniger en schoner te krijgen en bijvoorbeeld een toename van het aantal elektrische brommers te veroorzaken.»

Voor motorfietsen geldt, net als voor personenauto's, een registratiebelasting (BPM) en een motorrijtuigenbelasting (MRB). In het Belastingplan 2009 is voorzien in een verhoging van de MRB voor motoren tot en met 2013 in verband met de hogere milieuschade ten opzichte van personenauto's.