

Vergaderjaar 2004–2005

29 667

Beleidsnota Verkeersemmissies

29 770

Fiscale vergroeningsmaatregelen

28 663

Milieubeleid 2002–2006

Nr. 8

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 december 2004

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (Christen-Unie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijsen (PvdA), Samsom (PvdA) en Veenendaal (VVD).

Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Boelhouwer (PvdA), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Algra (CDA), Hessels (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer-Kaya (D66), Gerkens (SP), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Wolfsen (PvdA) en Oplaat (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Koopmans (CDA), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Egerschot (VVD).

Plv. leden: Rouvoet (ChristenUnie), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Van Gent (GroenLinks), De Ruiter (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), Van

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, de vaste commissie voor Financiën² en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat³ hebben op 4 november 2004 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Wijn van Financiën over:

- 1. Brief van de staatssecretaris VROM, d.d. 18 juni 2004, Beleidsnota Verkeersemmissies (29 667, nr. 1);**
- 2. Brief van de minister van V&W, d.d. 5 juli 2004, over Kamervragen inzake de Spoedwet Wegverbreding (28 679, nr. 44);**
- 3. Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 20 september 2004, over Fiscale vergroening (29 770, nr. 1);**
- 4. Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 29 oktober over Fiscale vergroening, geactualiseerd (29 770, nr. 2);**
- 5. Brief van de minister van V&W, d.d. 29 oktober 2004 over Flexibilisering snelheidslimieten (28 663, nr. 23);**
- 6. Brief van de minister van V&W, d.d. 29 oktober 2004 over Consequenties uitspraak Raad van State inzake A2/A58 Vught-Ekkersweijer voor Verkeer en Waterstaat (28 679, nr. 48);**
- 7. Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 28 oktober 2004, over beleidslinje en maatregelen luchtkwaliteit (28 663, nr. 27).**

Bommel (SP), Jan de Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), Bibi de Vries (VVD) en Van Beek (VVD).

³ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haver-

kamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Bubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Huijm (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Hessels (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Buijs (CDA), Jager (CDA), Van Winsen (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en De Pater-van der Meer (CDA).

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Hofstra** (VVD) steunt de doelen die de regering voor ogen heeft en de daarbij behorende randvoorwaarden in hoofdlijnen. Hij heeft wel ernstige bedenkingen bij een aantal uitwerkingen van de voorstellen. Het probleem met de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit is 3,5 jaar geleden al onderkend, zowel door de VVD-fractie als door de toenmalige minister. Waarom is er nog steeds geen wetsontwerp op dit terrein? De richtlijn is niet werkbaar. De minister kan proberen of zij binnen de EU steun krijgt voor wijziging van de richtlijn. Als dit niet lukt, moet Nederland zelf maatregelen nemen. Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de uitspraak van de Raad van State. Er moet iets gebeuren aan de CO₂-uitstoot. Er moeten veel scherpere toelatingseisen worden gesteld aan nieuwe vrachtwagens en personenauto's. De vraag is echter wat er met het bestaande wagenpark gebeurt. Wat is de uitstoot van files? Kan de regering aangeven wat zij wil doen met de richtlijn inzake biobrandstoffen? Waarom valt LPG hier niet onder, terwijl dit een heel schone brandstof is? Het kabinet moet een besluit nemen over de ketenstudie inzake LPG. Kunnen de hybride-auto's meetellen om iets eenvoudiger aan de richtlijn te kunnen voldoen? Blijft de fiscale steun voor de aanschaf van dit soort auto's in 2005 bestaan? De VVD-fractie is mordicus tegen politieke quota voor brandstoffen, dus ook niet voor diesel. Hoe is het Europese overleg over reductie van het bandengeluid verlopen en wat voor een effect kan daarvan worden verwacht de komende tijd? De regering moet de bronmaatregelen met betrekking tot geluid zo scherp mogelijk regelen in Brussel. Verscherping van de maatregelen is bespreekbaar, maar er moet wel overleg over plaatsvinden met de marktpartijen. Aan welke eisen moeten bijvoorbeeld Poolse wachtwagens voldoen? Waarom wordt het restant van de BPM (Belasting van personenauto's en motorrijwielen) niet teruggegeven bij de export van auto's? Het exporteren van gebruikte Nederlandse auto's naar Oost-Europa en Afrika kan een gunstig effect hebben op de luchtkwaliteit daar. Het is van belang dat de uitvoering van de Spoedwet wegverbreding voortvarend ter hand wordt genomen. De regels moeten worden gestroomlijnd en er moet één projectregeling worden opgesteld. Waar het gaat om bestaand asfalt, moet er geen MER (milieueffectrapportage) nodig zijn voor wijziging van de indeling van stroken. Er zijn geen principiële bezwaren tegen het invoeren van een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op bepaalde trajecten. Een voorwaarde daarvoor is echter dat tegelijkertijd op een aantal trajecten waar dat, ook met het oog op het milieu, mogelijk is de maximumsnelheid wordt verhoogd van 100 naar 120 kilometer per uur. De motie over de herziening van de 100/120-grenzen moet worden uitgevoerd. Als dit binnen de huidige wettelijke kaders niet mogelijk is, moet de wet worden aangepast. Dat is één deal. Levert verlaging van de maximumsnelheid van 100 naar 80 kilometer per uur slechts een paar procent minder luchtverontreiniging op? De genoemde percentages zijn heel laag. Kunnen de bewindslieden die toelichten? Voordat de operatie met betrekking tot de infraheffing wordt gestart, moeten de accijnzen voor LPG en diesel niet worden verhoogd en moet er geen sprake zijn van differentiatie van de BPM of de wegenbelasting. Kan de staatssecretaris van Financiën dit toezeggen? Als hij extra geld nodig heeft voor vergroeningsmaatregelen, zou hij de 250 mln aan BPM-inkomsten die hij onbedoeld binnenkrijgt als gevolg van de Monti-maatregel kunnen gebruiken. Kunnen de boete-inkomsten van snelheidscontroles niet als een soort doelheffing worden gezien en dus worden gebruikt voor schoner en veiliger verkeer? Wat vindt de regering van de

toezegging die Spanje en Frankrijk hebben gedaan aan hun vrachtwagenchauffeurs, boeren en vissers om de extra BTW alvast terug te geven?

De heer **Samsom** (PvdA) merkt op dat uit onderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit boven de Randstad een van de slechtste is ter wereld afgemeten aan de hoeveelheid NO_x. Ongeveer 4000 mensen per jaar overlijden vervroegd als gevolg hiervan. Dat zijn tien mensen per dag. Het is de vraag waarom niet alle Kamerfracties erkennen dat dit het werkelijke maatschappelijke probleem is. Het is van belang dat het kabinet voortvarend optreedt. Dit voorjaar stelde de staatssecretaris van VROM voor om de dieselaccijns te verhogen. In de uiteindelijke Nota Verkeersemisseries staat echter niets over deze verhoging. Daardoor is de nota in feite compleet ontmanteld. De belangrijkste prikkel voor gebruik van een schonere brandstofmix ontbreekt en elke financiële dekking voor substantiële maatregelen is verdwenen. Kunnen de bewindslieden uitleggen waarom dit plan niet naar de Kamer is gezonden? De PvdA-fractie is van mening dat de oorspronkelijke nota waarin de dieselaccijns was opgenomen naar de Kamer moet worden gezonden.

Er zitten meer omissies in de nota. Het kabinet wil zich inspannen voor een stimuleringsregeling voor biobrandstoffen per 2006. Er zijn echter al eerder concrete maatregelen nodig en mogelijk op dit terrein. Wat vindt het kabinet van een accijnsvrijstelling voor biobrandstoffen, met name voor schone ethanol, per 1 januari 2005? Hierdoor kan ook de doelstelling van de EU worden gehaald. Waarom geeft de overheid zelf niet het goede voorbeeld waar het gaat om schonere auto's? De dieselauto's die in het bezit zijn van de overheid moeten zo spoedig mogelijk worden voorzien van roetfilters. Er moet een variabele BPM worden ingevoerd om de aanschaf van schone auto's te stimuleren. Deze maatregel kan budgettair neutral worden ingevoerd. Er kan niet worden gewacht op de infraheffing, want die wordt pas op zijn vroegst in 2007 wordt ingevoerd.

De NO_x-uitstoot van vrachtwagens zal in 2010 veel hoger zijn dan was ingeschat, namelijk 19 kiloton. Het kabinet beschouwt dit als een Europees probleem. Wat wil het kabinet doen als Brussel niet inkrimpt? De reductie van CO₂-uitstoot in het verkeer is onderbelicht. Het kabinet wil op lange termijn onderzoeken of verkeer onder emissiehandel kan vallen. Is verkeer opgenomen in de Nota Emissiehandel?

De voorgestelde snelheidsbeperkende maatregelen zijn goed voor het milieu en goed voor automobilisten, onder andere door verbetering van de doorstroming. Waarom wordt er zo karig omgesprongen met de verhoging van de maximumsnelheid op andere trajecten. Hierdoor wordt de verbetering van luchtkwaliteit die de 80-kilometermaatregel oplevert immers gelijk weer tenietgedaan. Verhoging van de maximumsnelheid kan pas aan de orde zijn als auto's substantieel schoner zijn. Dat is op zijn vroegst in 2015.

Waar is de vergroening gebleven waarom onder andere in de motie-Spies werd gevraagd? Deze nota kan niet worden beschouwd als het antwoord op die motie. De PvdA-fractie heeft in haar tegenbegroting vergaande voorstellen gedaan voor onder andere vergroening. Kunnen de bewindslieden reageren op deze voorstellen?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie) is blij dat de Nota Verkeersemisseries er is zodat er eindelijk aan de hand van een samenhangend beeld kan worden gedebatteerd over de relatie tussen milieuvervuiling en mobiliteit. Die samenhang wordt echter verstoord door het ontbreken van de kilometerheffing. Er bestaat grote zorg over de luchtkwaliteit in Nederland en de schadelijke gevolgen hiervan voor de volksgezondheid. Er is sprake van een groot sociaal probleem. Daarom moeten de maatregelen ambitieus zijn. Er moet geen minimumniveau worden nagestreefd, zoals het kabinet doet. Alleen als de maatregelen het maximale effect hebben, kan

Nederland voldoen aan de Europese norm. Veel maatregelen worden afhankelijk gemaakt van beschikbare dekking. Er moet voor worden gezorgd dat er dekking is.

Ondanks de grote gezondheidsschade legt het kabinet zich erbij neer dat het norm voor luchtkwaliteit voor NO_x en fijn stof niet zal halen in 2010. Nederland pleit zelfs voor uitstel van invoering van de EU-norm om in 2015 aan de norm te kunnen voldoen. Is dat verantwoord? De EU-norm voor 2010 ligt nog onder het kritische gezondheidsniveau. Het kabinet verwacht pas in 2015 aan die norm te kunnen voldoen. De inzet van het kabinet moet zijn om te voldoen aan de normen per 2010. Er moet inzicht worden gegeven in de verwachtingen van gemeenten en provincies ten aanzien van overschrijdingen van het NO_x-niveau in 2010 op locaties op hun grondgebied.

Het is goed dat er op meer baanvakken een snelheidslimiet van 80 kilometer per uur wordt ingevoerd. Is een ruimere toepassing van dit regime niet mogelijk? Het is immers niet zeker dat het niveau van NO_x en fijn stof voldoende zal dalen om de ernstige piekverontreiniging rond de grote steden tegen te gaan. Het instellen van een CO₂-plafond voor verkeersemisies is een verbetering. Het is jammer dat er geen accijnsverhoging voor diesel komt. Deze accijns moet alsnog worden verhoogd. De opbrengst daarvan zou kunnen worden ingezet om andere vergroenende maatregelen te stimuleren, zoals het aanbrengen van roetfilters op bestaande vrachtwagens en bussen. Stimulering van roetfilters via de BPM heeft immers alleen effect op nieuwe auto's. De kosten van een stimuleringsregeling worden geschat op 100 mln. Dit kan met een verhoging van de dieselaccijns met twee cent worden opgebracht. Is het bedrag van € 400 dat bij aanschaf van een roetfilter in mindering wordt gebracht op de BPM niet te laag? Voor een echte stimulering is een kostendekkende vergoeding nodig. Kan de compensatie worden verhoogd tot € 800? Het is te vroeg om de accijns op LPG te verhogen. LPG-auto's zijn weliswaar niet veel schoner dan nieuwe benzineauto's, maar er rijden nog veel oude vervuilende benzineauto's rond. Daarom moet de accijns op LPG nog enkele jaren laag worden gehouden.

De aangekondigde differentiatie van de BPM naar zuinigheid is een goed voorstel, evenals de tijdelijke vrijstelling van hybride-auto's en auto's op waterstof. In Frankrijk is een bonus-malussysteem ingevoerd op basis van uitstoot. Dit is een goede uitwerking van het principe dat de vervuiler moet betalen. Wat is het oordeel van de staatssecretaris van VROM over dit voorstel. De fractie van de ChristenUnie overweegt een amendement hierover in te dienen bij het Belastingplan.

Nederland moet eind volgend jaar aan de EU-doelstelling van 2% voor biobrandstoffen voldoen en in 2010 aan de norm van 5,75%. Het lijkt erop dat Nederland die normen niet gaat halen. De regering moet in de nieuwe stimuleringsregeling inzetten op de tweede generatie biobrandstoffen om deze achterstand in te lopen. Kan deze tweede generatiebrandstoffen in voldoende mate en tijdig beschikbaar zijn om te kunnen voldoen aan de EU-doelstelling?

Het kabinet onderzoekt of de verkeerssector onder een systeem van emissiehandel kan worden gebracht via de brandstofleveranciers. Brandstofleveranciers hebben een beperkte invloed op de uitstoot. Is het niet beter om ook naar de auto-industrie en de transportsector te kijken als wordt gedacht aan emissiehandel? De internationale scheepvaart en luchtvaart vallen nog steeds buiten het Kyotoprotocol. Kan de staatssecretaris van VROM zich ervoor inzetten dat deze sectoren in een volgende budgetperiode wel onder het reductieregime zullen vallen? Inzet voor een kerosineheffing in internationaal en Europees verband zal worden gesteund.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het uitermate treurig dat de huidige vergroeningsmaatregelen uiteindelijk leiden tot een reductie van

0,4 kiloton NO_x en 0,4 megaton CO_2 . Was dit de bedoeling van de motie-Spies die een jaar geleden door de Kamer is aanvaard?

De luchtverontreiniging is een van de grootste reisterende milieuproblemen in Nederland. Het is goed dat dit duidelijk is geworden, onder andere door de onlangs gepubliceerde kaarten. Ondanks dit blijven de maatregelen van het kabinet erg karig. Uit recente uitspraken van de Raad van State blijkt dat de kabinetsmaatregelen niet in overeenstemming zijn met Europese richtlijnen. De Raad van State heeft ook aangegeven wat er wel moet gebeuren om te voldoen aan de Europese normen. De staatssecretaris van VROM heeft in een circulaire die naar gemeenten is gestuurd een onderscheid gemaakt tussen gevoelige en minder gevoelige locaties. Dat onderscheid zit niet in de richtlijn. Minister Peijs doet alsof deze interpretatie spoort met interpretatie van de Raad van State en de praktijk van de richtlijn. Dat is niet het geval. Er is een harde grens aan wat mogelijk is in verband met de luchtkwaliteit in nieuwe situaties. De minister zal moeten erkennen dat de luchtkwaliteit de achilleshiel is in de plannen voor uitbreiding van de wegen. De ambities van de Nota Mobiliteit staan door deze richtlijn op losse schroeven.

De koppeling tussen de verlaging van de maximumsnelheid tot 80 kilometer per uur en de verhoging tot 120 kilometer per uur moet van tafel. Het voorstel tot verlaging op bepaalde trajecten moet worden uitgebreid. De onderbouwing om deze verlaging op maar zes locaties en niet op negen hotspots in te voeren, is niet zo sterk. De wijze waarop de achtergrondvervuiling wordt meegerekend, is onjuist. Een grote achtergrondvervuiling is geen reden om de snelheidsverlaging achterwege te laten. Er moet alleen worden gekeken naar de emissies van het verkeer. De negen hotspots zijn niet juist gekozen. Het zijn locaties waar in 2015 de doelen niet kunnen worden gehaald. Er moet worden gekeken naar waar de doelen en de grenswaarden nu worden overschreden. Rondom alle stedelijke gebieden moet een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur worden ingevoerd, ook bijvoorbeeld rondom Eindhoven en Nijmegen. Bestuurders in de regio's ondersteunen dit voorstel. De minister moet stoppen met de studies naar de verhoging tot 120 kilometer per uur. Het is een illusie dat dit mogelijk is als de andere randvoorwaarden serieus worden genomen.

In de Nota Verkeersemisies gaat het vooral om de uitstootplafonds die in de NEC-richtlijn staan en om de luchtkwaliteit. Uit de quick scan van de RIVM blijkt dat met betrekking tot de plafonds de doelen niet zullen worden gehaald. Met betrekking tot de lokale luchtkwaliteit wordt enorm geschoven met verantwoordelijkheden. De staatssecretaris moet zijn rijksverantwoordelijkheid nemen. Hij kan niet onderbouwen dat met bronbeleid in 2015 de doelen wel kunnen worden bereikt. Het maatregelenpakket dat het kabinet voorstelt, is niet goed. Het is de meest schrijnende nederlaag die de staatssecretaris van VROM in het kabinet heeft geleden. Ondanks de harde richtlijnen van de EU, laat hij het lopen. De kern van het probleem is gelegen in het instrumentarium. De staatssecretaris durft niet te heffen en er is te weinig geld voor subsidies. Met heffingen zouden de doelen heel goed kunnen worden bereikt.

De fractie van GroenLinks heeft een pakket opgesteld van vijftien maatregelen waarmee een veel grotere reductie van NO_x kan worden bereikt dan met de kabinetsmaatregelen. Dit voorstel wordt aan de commissie en de bewindslieden uitgereikt. Kan het kabinet op deze maatregelen reageren?

Mevrouw **Gerkena** (SP) is van mening dat de gevolgen van luchtverontreiniging serieus moeten worden genomen. De Nota Verkeersemisies is daar een begin van, maar niet veel meer dan dat. De nota mist iedere echt ambitie om tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit te komen. De indruk bestaat dat de staatssecretaris van VROM eenzaam staat in het kabinet. Mevrouw Gerkena wil hem helpen. Zij heeft een

10-puntenplan opgesteld met maatregelen die per 1 januari 2006 voor een groot deel hun beslag zouden kunnen krijgen.

De motorrijtuigenbelasting moet worden afgeschaft en de brandstofkosten moeten verhoogd. Hierdoor worden de kosten verschoven van autobezit naar autogebruik. Daarnaast moeten de minder vervuilende brandstoffen minder zwaar worden belast dan de brandstoffen die meer vervuiling opleveren. De overheid moet het goede voorbeeld geven door alle overheidsauto's op een milieuvriendelijke brandstof te laten rijden. Er zijn in het land al wat goede initiatieven. Waarom wordt het hele wagenpark niet aangepakt? Op de Nederlandse markt moeten alleen nieuwe personenauto's worden toegelaten die minimaal acht kilometer per liter brandstof kunnen afleggen. De norm voor roetfilters is veel te zwak. Roetfilters moeten verplicht worden gesteld voor alle dieselauto's en er moet naar worden gestreefd om de norm in 2006 al aan te scherpen tot Euro-5. Op alle leefbaarheidsknelpunten moet de maximumsnelheid worden verlaagd tot 80 kilometer per uur. De afstand van gebouwen voor kwetsbare groepen, zoals scholen, kinderdagverblijven en ziekenhuizen, tot snelwegen en doorgaande wegen moet minimaal 150 meter zijn. Het openbaar vervoer moet worden gestimuleerd. Hier moet niet op worden bezuinigd. Er moet een belasting worden ingevoerd op de landing en het opstijgen van vliegtuigen. Daarnaast moet ervoor worden gezorgd dat nieuwe Nederlandse schepen en treinen aan aangescherpte criteria voor uitstoot van NO_x en zwavel voldoen, conform de internationale afspraken die nog moeten worden geratificeerd. Wat is de reactie van het kabinet op deze voorstellen?

Het probleem is dat de roetdeeltjes niet zichtbaar zijn en dat de effecten van luchtverontreiniging pas later komen. Mevrouw Gerkens roept het kabinet op om met een langetermijnblik alle kansen te grijpen die er zijn. Nederland moet niet meer het meest vervuilende land zijn, maar het voorbeeld voor Europa.

Mevrouw **Spies** (CDA) zegt dat de satellietfoto's die onlangs zijn gepubliceerd pijnlijk zichtbaar hebben gemaakt hoe slecht het is gesteld met de luchtkwaliteit in Nederland. Uit een onlangs gepubliceerd onderzoek is duidelijk geworden dat de mondiale energiebehoefte tot 2030 met 70 tot 100% toeneemt en dat de energieprijzen als gevolg daarvan mogelijk met 60% stijgen. Luchtvervuiling vormt een ernstige bedreiging voor de volksgezondheid, vooral voor die van kinderen. Steeds meer bouwprojecten, zowel van het Rijk als van lagere overheden, kunnen niet meer worden gerealiseerd vanwege de EU-normen op het terrein van luchtkwaliteit. Om te voorkomen dat Nederland op slot gaat, moet er worden gewerkt aan verbetering van de luchtkwaliteit. De richting die in de Nota Verkeersemisies wordt aangegeven, is goed. Er wordt gekozen voor een brongericht beleid en voor een aanpak in Europees verband. Daarnaast wordt ingezet op een mix van maatregelen die zoveel mogelijk marktconform en in overleg met organisaties worden genomen. De voorgestelde maatregelen kunnen op een behoorlijk draagvlak rekenen, ook bij milieuorganisaties. Veel van de voorgestelde maatregelen hebben betrekking op de ambitie om in EU-verband afspraken te maken. Het succes daarvan is erg onzeker. Het is ook onzeker of een aantal maatregelen kan worden uitgevoerd omdat de financiering niet rond is of de uitvoerbaarheid niet is vastgesteld. Maatregelen met betrekking tot de uitstoot van scheepvaart en luchtvaart lijken mede vanwege internationale perikelen buitengewoon ingewikkeld. Klopt dit beeld of kan er op korte termijn meer worden verwacht op dit terrein? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de ambities voor een brede invoering van stille banden? Waarom is niet voorgesteld om bij de APK-keuring van voertuigen te keuren op uitstoot? Er wordt ook weinig gemeld over de voorbeeldfunctie die de overheid zelf kan vervullen.

De nota bevat dus de goede voorstellen, maar er bestaan zorgen over de hardheid en de afrekenbaarheid van resultaten. Er is wel voortgang geboekt op het terrein van de vergroeningsvoorstellen. Er is een eerste aanzet gedaan tot het uitvoeren van de motie-Spies c.s. van vorig jaar. Alle fiscale maatregelen moeten een tijdelijk karakter hebben. Zij zijn bedoeld om een bepaalde ontwikkeling of een bepaald product te stimuleren en kunnen worden afgebouwd als dat doel is bereikt. De voorstellen met betrekking tot differentiatie in de dieselaccijns, de stimulering van roetfilters voor personenauto's en de vervroegde introductie van schonere vrachtwagens zijn goed. Geldt dit laatste ook voor bussen? Hebben schonere vrachtwagens standaard een roetfilter of hebben zij dat niet meer nodig? Waarom is de stimuleringsregeling voor roetfilters beperkt tot personenauto's?

Een aantal voorstellen is erg vaag. Waarom moet bijvoorbeeld nog worden onderzocht of de vrijstelling van BPM voor hybride-auto's en auto's op waterstof voor langere tijd mogelijk is? Heeft dat te maken met de juridische mogelijkheden of met de financiële dekking? De ambities op het terrein van biobrandstoffen zijn te gering. Biobrandstoffen moeten vanaf 2006 concurrerend kunnen zijn met andere brandstoffen. Daar is een tijdelijke vrijstelling van vijf tot tien jaar voor nodig. Het kabinet moet in het eerste kwartaal van 2005 met een concreet voorstel hierover komen. Dan kunnen ondernemers investeringsbeslissingen nemen en kunnen de Europese ambities rond biobrandstoffen met succes worden gerealiseerd. In 2005 moeten enkele projecten worden gestimuleerd.

Het is erg goed dat de minister voorstelt om op zes plaatsen in de randstad de maximumsnelheid te verlagen tot 80 kilometer per uur. Is het zeker dat het probleem niet wordt verplaatst als die maatregelen worden genomen op de genoemde trajecten? Er moet goed worden gelet op de randvoorwaarden. Waarom is het traject op de A2 geen hotspot meer? Is voldoende voorzien in de handhaafbaarheid van deze experimenten? Het hoeft niet bij zes hotspots te blijven. De CDA-fractie heeft al eerder voorstellen gedaan over de verhoging van de maximumsnelheid op bepaalde trajecten en over het variëren met de maximumsnelheid naar plaats en tijd. Die voorstellen moeten een keer concreet worden gemaakt. Voor het draagvlak, de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het beleid moet werk worden gemaakt van het variëren van de maximumsnelheid en het daar waar mogelijk verhogen van de maximumsnelheid. Er is echter geen sprake van een pakket zoals de heer Hofstra voorstelt.

De voorstellen van het kabinet zijn in hoofdlijnen noodzakelijk in het belang van de gezondheid van mensen en van een duurzame economische ontwikkeling van Nederland. Met dit pakket komt het bereik van de doelstellingen in zicht, maar er moet op een aantal punten worden doorgezet.

De heer **Hermans** (LPF) wil weten of de gegevens over luchtverontreiniging die onlangs zijn gepubliceerd zijn afgezet tegen de normen die in verschillende landen worden gehanteerd. Zijn de cijfers absoluut of relatief? Het invoeren van 80-kilometerzones is niet erg effectief om de uitstoot van NO_x te verlagen. Er zijn maatregelen denkbaar die een veel groter effect kunnen hebben.

De uitgangspunten voor de vergroening van het belastingstelsel die zijn opgenomen in het hoofdlijnenakkoord, zijn in principe goed. Er kan echter een kanttekening worden geplaatst bij de budgetneutraliteit. De automobilist mag wel financieel worden geprikkeld waarbij de balans kan uitslaan in zijn voordeel. Autobezitters leveren immers al een forse bijdrage aan de schatkist.

Een maatregel die bijzondere aandacht verdient, is de vervroegde introductie van schone vrachtwagens. Ook de fiscale stimulering van het gebruik van roetfilters voor dieselauto's is een goede maatregel, maar het bedrag is te laag. Dit zou gelijk moeten zijn aan de verhoging van de BPM

voor dieselauto's. Deze toeslag zou kunnen vervallen voor auto's met een roetfilter, omdat deze niet meer uitstoten dan benzineauto's. Er wordt onderzoek gedaan naar variabilisering van de BPM naar zuinigheid. Minister Peijs heeft echter ook aangekondigd dat het streven is om de BPM op termijn te laten vervallen in het kader van Europese harmonisering. Hoe past dit onderzoek in dat beleidsstreven?

De minister is van plan om de maximumsnelheid op enkele trajecten op korte termijn te verlagen en te bezien of verhoging op andere trajecten mogelijk is. Er zou sprake moeten zijn van een pakket. Het is niet de bedoeling dat er alleen sprake is van verlaging van de maximumsnelheid. Vrachtwagens en bussen zijn overigens een factor zeventig vervuilerder dan personenauto's. De verlaging van de maximumsnelheid geldt echter alleen maar voor personenauto's. Rechtvaardigt die geringe milieuwinst de invoering van 80-kilometerzones? Met betrekking tot de A13 wordt een geluidswinst geclaimd van 0,5 decibel. Wordt deze winst niet veroorzaakt door het geluidsarme asfalt? Is hiervoor gecorrigeerd? Het voorstel om oude auto's vervroegd te slopen, moet nader worden uitgewerkt. Oudere auto's zijn immers tien tot twintig keer vervuilerder dan nieuwe auto's. Het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) biedt aanknopingspunten om een grote slag te maken op het terrein van verkeersveiligheid. De minister moet voortvarend te werk gaan met het uitwerken van de aanbevelingen.

De heer **Van der Ham** (D66) vraagt hoe de minister de invoering van een kilometerheffing in Europa op de agenda wil zetten. De groene maatregelen die in het Belastingplan 2005 zijn aangekondigd, vormen een goed begin. Deze lijn moet worden doorgezet om iets te doen aan het probleem van de emissie van CO₂ en NO_x. Het voorstel om de aankoop van zuinige auto's verder te stimuleren is goed. Hoe staan de bewindslieden tegenover de kritiek dat dit heel vaak via de BPM gaat en dat deze wellicht op termijn wordt afgeschaft? Is er een mogelijkheid om dit in de toekomst via een premie te stimuleren?

Het is goed dat het kabinet inzet op een vervroegde introductie van schone vrachtwagens, Euro-4, door middel van een fiscale regeling. Het is echter nog steeds erg onduidelijk of deze middelen ook op de begroting van VROM kunnen worden gevonden. Is hier inmiddels wat meer duidelijkheid over? In sommige vrachtwagens wordt een systeem gebruikt waarbij ureum wordt toegevoegd aan de uitlaatgassen zodat deze wat minder schadelijk zijn. Wanneer deze stof op is, is echter het effect weg. Wordt dit meegenomen bij de controle van vrachtwagens?

Het gebruik van duurzame brandstoffen moet worden gestimuleerd. De overheid moet daar zelf het goede voorbeeld voor geven. Hoe wordt de ambitie op dit terrein opgeschroefd? In de reservevoorstellen is een maatregel genoemd om oude vervuilerende auto's vervroegd te slopen met behulp van een premie. Deze maatregel moet worden ingevoerd. Kan de ontheffing van motorrijtuigenbelasting voor oldtimers worden afgeschaft? Er zijn verschillende soorten roetfilters. Hoe wordt gestimuleerd dat de juiste roetfilters wordt geïntroduceerd voor vrachtwagens?

Het verhogen van de maximumsnelheid op bepaalde plekken is bespreekbaar als dat logisch is. Er worden onderzocht of dit effectief is. In de verstedelijkte gebieden moet een eenduidig regime zijn. Het moet duidelijk zijn voor mensen waarom zij langzamer moeten rijden, bijvoorbeeld door middel van borden boven de weg. Als het rustig is, zou de snelheid wat verhoogd kunnen worden. Ook dat kan worden aangegeven boven de snelweg. De snelheden moeten worden geflexibiliseerd. Is er overlegd met de provincie Zuid-Holland over het verhogen van de maximumsnelheid op het traject Burgerveen en Leidschendam? De provincie Zuid-Holland heeft voorgesteld om op meer plekken dan de minister voorstelt terug te gaan naar 80 kilometer. Daar moet zeer serieus naar worden gekeken.

Staatssecretaris **Van Geel** vindt luchtkwaliteit een centraal onderdeel van het milieubeleid dat in samenhang moet worden gebracht met klimaatbeleid en enkele aspecten van het gebruik van fossiele brandstoffen. De verkeerssector speelt hierin een prominente rol. Het verkeer, inclusief scheepvaart, veroorzaakt 40% van de CO₂-uitstoot en 70% van de NO_x-uitstoot waardoor een majeure bijdrage wordt geleverd aan de problemen die samenhangen met klimaatverandering en luchtkwaliteit. Er zijn dus voldoende inhoudelijke gronden om maatregelen te nemen. Daarnaast moeten er maatregelen genomen worden als gevolg van de Europese richtlijnen. Voor de aanpak van SO₂, NO_x en andere verzurende stoffen wordt eerst een taakverdeling gemaakt tussen verschillende sectoren.

De aanpak is tweeledig. Er wordt een heel duidelijk bronbeleid gevoerd op alle terreinen om de problemen te voorkomen. Daarnaast worden er effectgerichte maatregelen genomen, inclusief de inpassing in de infrastructuur. Dat is ook belangrijk omdat bronbeleid pas op de langere termijn effect heeft. Er is binnen Europa geen enkel land dat maatregelen treft zoals in Nederland worden genomen op het terrein van bijvoorbeeld bronbeleid. Het beleid op dit terrein moet in Europees verband worden gevoerd, omdat Nederland afhankelijk is van Europa. Het ambitieniveau is hoog. De voorbeelden over Duitsland en Frankrijk die werden genoemd, kloppen niet. In deze landen zijn nog geen concrete maatregelen genomen.

Er is een pakket waarvan al een deel is gedekt via fiscale maatregelen. Er zijn twee voorstellen waarvan de dekking nog moet worden geregeld, namelijk die over de biobrandstoffen en de stimulering van Euro-4 en Euro-5 vrachtwagens. De verhoging van de dieselaccijns had eventueel kunnen worden gebruikt als dekking. Het kabinet heeft echter een andere keuze gemaakt. Er wordt nog gezocht naar een dekking voor deze voorstellen. Die dekking is echter pas nodig in 2006, dus er is tijd genoeg. Het ontbreken van de verhoging van dieselaccijns in de nota mag geen reden zijn om de overige 36 voorstellen eruit af te wijzen. De discussie moet niet worden verengd tot dit punt. Het streven van het kabinet is om het invoeren van een emission level voor NO_x naar voren te halen. Er worden extra normen gesteld waar dat nodig en mogelijk is, zoals bij roetfilters. De staatssecretaris legt uit hoe de normstelling voor luchtkwaliteit werkt, wat de problemen zijn en hoe hij die denkt op te lossen. Er is geen sprake van dat binnen Europa de normstelling voor luchtkwaliteit voor nieuwe situaties worden opgerekt. Bij nieuwe situaties moet worden voldaan aan de Europese norm voor 2010. Op basis van het scherp ingezette bronbeleid moet soms worden vastgesteld dat in bestaande situaties de norm in 2010 niet kan worden gehaald, maar wel in 2015. In de Nota Mobiliteit is daarom 300 mln euro opgenomen om die problemen met betrekking tot luchtkwaliteit op te lossen. De vraag is of er miljarden moeten worden ingezet om de norm in bestaande saneringssituaties in 2010 te halen terwijl bekend is dat die problemen enkele jaren later kunnen zijn opgelost. Dat zou geen verantwoorde keuze zijn.

Er kan geen oplossing worden gevonden voor de overschrijding van de normen voor fijn stof in Nederland via eigen beleid. Daarnaast grijpt de normstelling naar de huidige wetenschappelijke inzichten bij het WHO niet aan op de juiste elementen. Het is gebleken dat de fijnste stofdeeltjes het grootste probleem vormen. Vindt de Kamer dat er tussen 2005 en 2010 een miljardenverslindende saneringsoperatie moet worden uitgevoerd terwijl het probleem in 2015 is opgelost? Dat is geen verantwoorde keuze vanuit de integrale verantwoordelijkheid die het kabinet heeft. Met het huidige pakket kunnen de doelstellingen uit de richtlijnen worden gerealiseerd. Uiteraard worden de ontwikkelingen gevolgd en worden er aanvullende maatregelen genomen als dat nodig is. De kritiek van de

RIVM op het pakket is niet verontrustend. Het is zijn taak om kritische kanttekeningen te plaatsen bij de haalbaarheid van kabinetsbeleid op dit terrein. Het RIVM telt overigens alleen de volledig «harde» maatregelen mee.

De normstelling voor luchtkwaliteit is een gezondheidsnorm. Er is echter aanleiding gegeven tot misverstanden. De Kamer heeft per motie gevraagd om geen ministeriële regeling of AMvB te maken, maar een wettelijke regeling. Die wet wordt voorbereid en die wordt in de eerste maanden van 2005 aan de Raad van State gezonden. Er is al een besluit dat dezelfde strekking heeft als de wet. Dat zal te zijner tijd moeten worden ingetrokken. De regelgeving zal toch nog worden aangepast door de Europese richtlijn er in te verwerken om een juridisch goede basis te bieden voor de interpretatie van de gevoelige bestemmingen. In Nederland wordt zeer ambitieus omgegaan met de EU-richtlijn luchtkwaliteit. De koppeling tussen milieuwetgeving en ruimtelijke ordeningswetgeving is uniek. Hierdoor kan via het ruimtelijke spoor het milieubeleid worden beïnvloed en kan men problemen voor zijn. Nederland neemt nu maatregelen om in 2010 aan de normen te voldoen en geeft daarbij nu al aan dat bepaalde normen niet kunnen worden gehaald. Er wordt geprobeerd om in Europees verband in overleg of door regelgeving de uitstoot door het verkeer verder terug te dringen. Er zullen straks toelatingseisen worden gesteld met betrekking tot de uitstoot van motoren. Per 1 januari 2006 zal de BPM worden gedifferentieerd naar zuinigheid van de auto en dus naar de CO₂-uitstoot.

In Nederland is de discussie over biobrandstoffen niet aangestuurd door de agrarische sector, in tegenstelling tot in andere landen. Daarnaast was het probleem dat de milieubeweging er niet veel in zag en dat ook sommige delen van de industrie en anderen er niets in zagen. De milieubeweging twijfelt eraan of het CO₂-rendement van de eerste generatie biobrandstoffen wel hoog genoeg is. Er zal worden geprobeerd om samen met de milieubeweging en het bedrijfsleven een regeling op te stellen die vernieuwend is, die beter aansluit bij de tweede generatie brandstoffen en die beter aansluit bij de biobrandstoffen gebaseerd op cellulose. Er is een jaar voor nodig om dit uit te werken. Er vindt al overleg plaats tussen de milieubeweging en het bedrijfsleven. De staatssecretaris heeft er vertrouwen in dat er voor 1 januari 2006 een goede regeling is die ook vertrouwen geeft aan de sectoren. Het uitstel met een jaar had vooral inhoudelijke redenen. LPG is overigens geen biobrandstof, maar wordt wel onder de duurzame brandstoffen gerekend. De Kamer zal in december voorstellen ontvangen die betrekking hebben op externe veiligheid in relatie tot LPG.

De staatssecretaris is geen principieel tegenstander van verhoging van de maximumsnelheid op plekken waar dat mogelijk is, maar dat moet wel passen binnen de kaders van de afspraken over CO₂, luchtkwaliteit en geluidsnormering. Het is niet verstandig om deze discussie nu zo geforceerd te voeren, omdat er een aantal zaken speelt op dit terrein. Er is discussie over de interpretatie van de Raad van State van de richtlijnen voor milieukwaliteit. Nederland wil uitstel aanvragen voor het behalen van enkele normen. Daarnaast moet er in opdracht van de Commissie zo spoedig mogelijk een bestrijdingsplan met betrekking tot luchtkwaliteit worden gemaakt.

Het is voor Nederland erg lastig om aan de normen te voldoen omdat de milieudruk erg hoog is. Het kaartje over luchtverontreiniging dat in de media is gepubliceerd, heeft niets met normstelling te maken. Het betreft een feitelijke waarneming. De normstelling is in Europa overal hetzelfde. Er is een totaal plafond per land vastgesteld voor de CO₂-uitstoot en de landen mogen zelf bepalen hoe zij de maatregelen over sectoren verdelen. Er kan niet aan de doelstellingen met betrekking tot de NO_x worden voldaan door specifiek Nederlands beleid te voeren. Dat moet in Europa gebeuren, bijvoorbeeld door het stellen van scherpere normen. Als dat

niet mogelijk is, is er een probleem want de uitstoot is hoger dan verwacht. Als dit probleem niet inhoudelijk wordt opgelost in EU-verband, moet het pakket reservemaatregelen worden bekeken. Er zijn afspraken gemaakt in de Europese raad van maart over een forse verlaging per 2008 van zwavelhoudende scheepsbrandstoffen. Nederland heeft zich binnen de EU sterk gemaakt voor een versnelling hiervan.

Binnenkort zal een nota naar de Kamer worden gestuurd over duurzaam inkopen door de overheid. Hierin zullen ook voorstellen staan over auto's en mobiliteit. Er zal een voorkeur worden gegeven aan schone auto's. Ook in de nota «Milieu als kans» is in Europees verband aangegeven dat het duurzaam inkopen door de overheid kan bijdragen aan de marktontwikkeling voor duurzame producten.

Er waren ook vragen over roetfilters. Er is subsidie voor lage normstellingen, niet voor technieken zoals filters. Die lage normen kunnen op verschillende manieren worden behaald. De normstelling is echter zo laag dat de normstelling de facto niet zonder filters kan worden gerealiseerd.

Er was een subsidieregeling voor het aanbrengen van roetfilters op bestaande autobussen. De subsidie bedroeg 100% van de kosten. Van deze regeling is zeer veel gebruik gemaakt in de steden. In het kader van het Europese Milieusteunkader mag de subsidie echter niet meer dan 40% bedragen. In het aanbestedingenbeleid kunnen lagere overheden criteria opnemen die betrekking hebben op de uitstoot.

De discussie over vergroening heeft jarenlang stilgelegen. Onder Paars II zijn veel zaken gestagneerd. Dit kabinet heeft de boel vlotgetrokken. Het Rijk heeft een verantwoordelijkheid met betrekking tot emissies, door onder ander de industrie en het hoofdwegenet. Lagere overheden moeten echter ook zelf verantwoordelijkheid dragen voor de wegen die zij aanleggen en voor hun eigen activiteiten waar het gaat om luchtkwaliteit. Zij moeten oplossingen aandragen, ook financieel. Via het ISV-pakket is hiervoor een bedrag beschikbaar.

Er is een aantal reservemaatregelen in studie, zoals slooppremies voor auto's. Ook andere instrumenten worden nog onderzocht. Deze studie is beschikbaar voor de behandeling van de begroting. Eerst moet echter worden geregeld wat reeds is afgesproken. Er werd een vraag gesteld over de VROM-begroting. Er is een keuze gemaakt om snel aan het werk te gaan met dit pakket, om een oplossing te zoeken voor 2005 en om de afspraken met betrekking tot een integrale aanpak voor de periode vanaf 2006 volgend jaar te maken. Binnen de begroting van VROM is het grootste deel van de middelen gevonden. De Kamer zal hier nader over worden geïnformeerd in het kader van de behandeling van de begroting.

Minister **Peijs** zegt dat er met bronbeleid op het gebied van luchtkwaliteit nog resultaten kunnen worden bereikt in het verkeer. Daar wordt op ingezet. De ambities van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zullen niet worden bijgesteld als gevolg van de problemen op het terrein van de luchtkwaliteit. Met het voorgestelde pakket zullen in de bestaande situatie negen hotspots overblijven. Voor een aantal van die hotspots zijn 80-kilometermaatregelen genomen. Tussen 2010–2015 is 300 mln uitgetrokken om de resterende problemen op te lossen. Met bronmaatregelen kunnen naar verwachting de normen in 2015 worden gehaald. Waar het in de bestaande situatie niet kan worden gehaald, is de verschuiving van 2010 naar 2015 aan de orde. Dit gaat dus niet om nieuwe situaties. Die moeten voldoen aan de vigerende normen. Het kan echter niet de bedoeling zijn van de richtlijnen dat Nederland op slot gaat.

Er werd gevraagd naar het beleidskader van Overschie. Er kan worden overgegaan tot invoering van 80-kilometermaatregelen op een luchtkwaliteitsknelpunt. Dat is een locatie waar in 2010 sprake is van een overschrijding van de Europese normen op het terrein NO₂. Het beleidskader gaat uit van een win-winsituatie. Er moet sprake zijn van een gelijk of verbeterde doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid waarbij het

oplossen van het luchtkwaliteitsknelpunt de primaire insteek is. Het moet voor de weggebruiker duidelijk zijn waarom de maatregel wordt toegepast. Het is een goed idee om dat ook te laten zien op de digitale route-informatiepanelen (drip's), waar deze aanwezig zijn. De informatie over de reeds ingestelde 80-kilometerzone bij Overschie is zeer uitgebreid geweest.

De maatregelen moeten ook worden gedragen door lokale overheden. Zij zijn primair verantwoordelijk voor de lokale luchtkwaliteit. Er moet goed worden onderzocht in hoeverre het verkeer de oorzaak is van de vervuiling. Het verlagen van de maximumsnelheid moet een substantiële bijdrage leveren aan het voldoen aan de Europese normen van luchtkwaliteit. Substantieel is een vermindering die vergelijkbaar is met die in Overschie. De heer Hofstra stelde dat het effect van verlaging van de maximumsnelheid tot 80 kilometer per uur maar een paar procent is. Dat is niet het geval. De reductie van de uitstoot als gevolg van deze maatregelen is ongeveer 10 tot 20% voor NO_x en 40% voor fijn stof (PM10). Dat is echter maar een paar procent afgezet tegen de totale vervuiling ter plaatse. Die wordt immers lang niet altijd alleen door het verkeer veroorzaakt.

Er wordt niet op alle negen hotspots een 80-kilometermaatregel ingevoerd omdat zij niet allemaal aan de criteria van het beleidskader Overschie voldoen. Op sommige van die hotspots is de omgevingsvervuiling zo hoog dat het effect van deze maatregel verwaarloosbaar is. Als er een file staat op een weg, is de uitstoot relatief hoger dan als er gelijkmatig 80 kilometer per uur wordt gereden. Ook de Spoedwetprojecten leveren een bijdrage aan verbetering van de doorstroming. Het positieve effect bij Overschie is voor eenderde deel toe te schrijven aan het verdwijnen van de file, voor eenderde aan het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 kilometer per uur en voor eenderde aan het gelijkmatiger rijden van het verkeer.

De heer Hofstra wil een pakket maken van verlaging naar 80 kilometer per uur op bepaalde plekken en het verhogen van de maximumsnelheid naar 120 kilometer per uur op andere plekken. Die twee maatregelen hebben niets met elkaar te maken. Voor het verlagen tot 80 kilometer per uur is een beleidskader waarin criteria zijn opgenomen. Op verzoek van de Kamer is onderzocht of er locaties op autosnelwegen zijn waar de maximum snelheid omhoog zou kunnen. In de brief die naar de Tweede Kamer is gezonden, kunt u lezen waar dat op basis van de beleving van de weggebruiker zou kunnen. Toen het ministerie daar mee bezig was, deed de Raad van State zijn uitspraak. Er zal eerst een aantal dingen moeten gebeuren op dat terrein voordat de maximumsnelheid op die punten daadwerkelijk kan worden verhoogd. In het voorjaar van 2005 zal aan de Kamer worden gemeld wat er moet gebeuren en wanneer er wordt verwacht dat de maximumsnelheid kan worden verhoogd.

De SWOV heeft geadviseerd vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid. Dat is slechts één invalshoek. Er moet bijvoorbeeld ook rekening worden gehouden met het milieu. De Kamer is voldoende ingelicht over de reden van de vertraging van de uitvoering van de motie inzake verhoging van de maximumsnelheid tot 120 kilometer per uur op enkele punten. Bij de uitvoering moet rekening worden gehouden met verschillende aspecten die al zijn genoemd. De verlaging van de maximumsnelheid tot 80 kilometer per uur op de genoemde trajecten levert één minuut vertraging op voor de gebruikers. Deze maatregelen hebben echter een grote invloed op de gezondheid van de omwonenden.

De stroomlijning van regels zal rond aanleg en verbreding van de wegcapaciteit worden aangepakt door het aanpassen van de Tracéwet. Deze zal naar de Kamer worden gezonden. De Raad van State heeft gesteld dat de uitbreiding van wegcapaciteit tussen knooppunten MER-plichtig is, ook als er geen extra asfalt bijkomt. Het kabinet is van plan om het MER-besluit te herzien zodat kleine ingegrepen niet meer MER-plichtig zijn. Met betrek-

king tot de luchtverontreiniging door de scheepvaart wordt gewerkt aan aanpassing van het MARPOL-verdrag. De vermindering van luchtverontreiniging door de scheepvaart heeft prioriteit op het ministerie. De A2 bij Waardenburg is nog wel een knelpunt, maar het is niet meer prioritair. Is om deze reden verder niet meer onderzocht. Handhaving op de 80-kilometertrajecten zal plaatsvinden door trajectcontrole. Omdat tussen Delft en Overschie een maximum snelheid geldt van 120 km/u en omdat dit vanwege het teruggaan naar 80 km/u bij Overschie een onveilig wegbeeld oplevert zal ik tussen Delft en Overschie de snelheid verlagen naar 100 km/u. Dat is bevorderend voor de doorstroming. Bij de overige hotspots speelt dit niet. De geluidswinst bij Overschie wordt veroorzaakt door een aantal factoren: 0,5 decibel ten gevolge van de 80-kilometermaatregel, 2 decibel door het asfalt en 1 decibel door de schermen. Dat is samen bijna 10%. Er zal overleg plaatsvinden met de regio's over de maatregelen op de voorgenomen trajecten zodra er een vastomlijnd plan is.

Staatssecretaris **Wijn** zegt dat er nog geen voorstel is gedaan voor een Europese richtlijn voor autobelastingen. Dit voorstel wordt in de eerste helft van 2005 verwacht. Het is nog maar de vraag wat er conform deze richtlijn zal worden verplicht. Dat moet dus worden afgewacht. Het is niet verstandig om hierop vooruit te lopen op bijvoorbeeld het terrein van de BPM. Teruggave van BPM bij uitvoer van gebruikte auto's zou een budgettaire derving opleveren van ongeveer 300 mln euro, los van de uitvoeringsproblemen die dit met zich mee zal brengen voor de Belastingdienst en de handel. Europa vraagt Nederland ook niet om een dergelijke maatregel te nemen. Bij de behandeling van het voorstel over de infraheffing, kan verder ten principale worden gesproken over de BPM. De heer Hofstra merkte op de opbrengst van de BPM is verhoogd als gevolg van de Monti-maatregel. In de raming van de inkomsten uit BPM is uitgegaan van algemene indicatoren die zijn vastgesteld door het CPB. Bij de opbrengst van de BPM in de periode van 1999 tot nu is eerder sprake van tegenvallers in de realisatie dan van meevallers. Er zit dus geen verborgen reserve in de BPM.

Spanje en Frankrijk hebben ideeën opgeworpen voor teruggave van bijvoorbeeld BTW aan de transportsector, de agrarische sector en de visserij. BTW is altijd aftrekbaar voor beroepsvervoer. Conform de regelingen van de EU mogen sectoren niet worden bevoordeeld, tenzij dat in de gehele Unie gebeurt. Er is in Europa geen draagvlak voor de maatregelen die Frankrijk en Spanje hebben voorgesteld. Er zal goed op worden gelet dat er in Europa geen ongelijke concurrentieposities ontstaan. Er zijn verschillende vragen gesteld over differentiatie van de BPM naar gelang van de uitstoot. Er wordt op dit moment onderzocht hoe een dergelijke differentiatie zou kunnen worden gerealiseerd, met het oog op invoering per 1 januari 2006. Er wordt gekeken naar verschillende manieren van differentiatie. Een randvoorwaarde is dat de regeling budgettair neutraal is. Er zal ook worden gekeken welke regelingen er kunnen worden getroffen voor auto's op waterstof en voor hybride-auto's. Als blijkt dat andere landen goede ideeën hebben op dit terrein, zullen die zeker worden bekeken. Op dit moment is feitelijk al sprake van differentiatie van de BPM, maar dit is niet zichtbaar voor de consument. De tarieven zijn verwerkt in de verkoopprijs. Er zal worden bekeken of het zinvol is om het verschil in de tarieven zichtbaar te maken. Er zullen ook maatregelen worden genomen voordat er een infraheffing is of een andere vorm van beprijzing. De voorstellen die de heer Hofstra heeft gedaan inzake een infraheffing, zijn nog onvoldoende uitgewerkt om invoering per 1 januari 2006 mogelijk te maken. Er kan niet worden verwacht dat het kabinet niets meer doet totdat deze heffing is ingevoerd. De haast van de Kamer met betrekking tot biobrandstoffen is begrijpelijk, maar het is de vraag hoe dit moet worden geregeld. De vraag is welke biobrandstoffen moeten worden gestimuleerd, hoe de uitvoering moet

worden opgezet en welke modaliteit moet worden gehanteerd. Er kan worden gekozen voor fiscale stimulering, maar ook voor subsidies. Dit soort dingen wordt onderzocht. Invoering per 1 januari 2005 is niet mogelijk. Er zal een uiterste inspanning worden gedaan om per 1 januari 2006 een stimuleringsmaatregel voor biobrandstoffen in te voeren.

De heer Samsom wees op de vergroeningsvoorstellen uit de tegenbegroting van de PvdA-fractie. Daarin wordt voorgesteld om een landings- and take-off heffing voor vliegtuigen in te voeren om daarmee de belasting op arbeid te verlagen. Dat is niet mogelijk. Er mag alleen een take-off heffing worden geheven als die kostengerelateerd is aan bepaalde milieueffecten. Er wordt ook een voorstel gedaan inzake accijns op diesel voor de binnenvaart. Dat is niet toegestaan op basis van de Akte van Mannheim en het gasolieverdrag. Een derde voorstel betreft een bestrijdingsmiddelenheffing. Er is een convenant afgesloten door VROM, LNV en LTO Nederland over de aanpak van duurzame gewasbescherming. Daarin is afgesproken dat in 2006 zal worden geëvalueerd. Daarmee is het beleid tot 2010 via de Nota Duurzame gewasbescherming vastgelegd.

De heer Van der Ham vroeg of de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers kan worden afgeschaft. Dat is onderzocht. Het lastige is dat de motorrijtuigenbelasting per tijdvak kan worden betaald. Afschaffing van die vrijstelling zou op termijn tussen de 15 en 40 mln kunnen opleveren. Deze levert echter ook zeer veel administratieve rompslomp op met aanmelding en afmelding van auto's. Het is moeilijk te controleren met controles op de weg. De uitvoeringslasten en de rompslomp zijn afgewogen tegen het milieueffect en het financiële effect. Op basis daarvan is ervoor gekozen om de vrijstelling voor oldtimers te handhaven.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) is blij dat de luchtkwaliteitswet eraan komt. Er moet een toezegging worden gedaan dat de subsidieregeling voor hybride-auto's doorloopt in 2005. Hebben de maatregelen met betrekking tot bandengeluid effect gehad? De discussie met de minister over plaatselijke verhoging van de maximumsnelheid tot 120 kilometer per uur was teleurstellend en ook onacceptabel. Er zullen dus maatregelen worden genomen om de zaak in gunstige zin te beïnvloeden.

Er zal bij de begroting van Verkeer en Waterstaat een motie worden ingediend inzake de infraheffing. Het moet mogelijk zijn dat het kabinet over een jaar een duidelijk beeld heeft over de contouren hiervan. Als dat beeld er is, kan in de fasering eventueel worden gewerkt aan differentiatie. Als er geen toezegging op dit punt wordt gedaan, zal een motie worden ingediend.

De heer **Samsom** (PvdA) vindt dat de problemen met luchtverontreiniging die uit het kaartje blijken, moeten worden opgelost. Voorop lopen in Europa is daarvoor niet voldoende omdat Nederland door omstandigheden veel meer last heeft van luchtverontreiniging dan gemiddeld. De koppositie van Nederland op het terrein van milieumaatregelen moet als vertrekpunt in de discussie worden gebruikt.

De totstandkoming van de Nota Verkeersemisseries is een voorbeeld van achterkamertjespolitiek. Er wordt uiterste inspanning geleverd om een regeling te treffen voor biobrandstoffen, maar dat is niet voldoende als investeringszekerheid moet worden geboden aan investeerders. Er moet snel duidelijkheid komen over de te treffen regelingen.

Het is goed dat de verlaging van de maximumsnelheid op bepaalde trajecten tot 80 kilometer per uur niet wordt gekoppeld aan de verhoging tot 120 kilometer per uur op bepaalde andere trajecten. Het is echter niet goed dat er nog een opening bestaat voor verhoging van de snelheid tot 120 kilometer per uur op bepaalde trajecten. In eerste instantie moet de achterstallige milieuschuld worden weggewerkt. Er moet opnieuw een

studie worden gedaan naar wat het handhaven van de Europese milieu-regels daadwerkelijk kost.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie) vindt dat bewustwording erg belangrijk is waar het gaat om milieu. Daarom moet het voor de koper bij de aanschaf van een nieuwe auto duidelijk zijn of die auto relatief goed voor het milieu is of erg slecht. De fractie van de ChristenUnie is voornemens om hierover een amendement of een motie in te dienen. Blijft het voor deze periode bij de hotspots die nu zijn aangewezen voor invoering van 80-kilometerzones of is het mogelijk dat er extra hotspots worden aangewezen in deze periode op basis van de criteria? Het is moeilijk te verteren dat het behalen van de normen om financiële redenen wordt uitgesteld terwijl mensen aantoonbaar kampen hebben met gezondheidsproblemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat een aantal elementen uit deze discussie terug moet komen bij de behandeling van de begrotingen. Hij is niet overtuigd door de beantwoording van de bewindslieden. Hij overweegt een motie met betrekking tot invoering van extra heffingen. Kan de staatssecretaris schriftelijk reageren op het plan van de fractie van GroenLinks? Het is goed dat de minister weerstand biedt tegen het voorstel van de heer Hofstra inzake verhoging van de maximumsnelheid tot 120 kilometer per uur. Zij is echter te zuinig waar het gaat om invoering van 80-kilometerzones en zij interpreteert het beleidskader te smal. Kan zij met een vervolgplan komen op dit terrein? Als zij dat niet wil, zal een motie worden ingediend in een plenaire voortzetting dan dit debat.

Mevrouw **Gerken** (SP) merkt op dat de bewindslieden niet op alle tien punten die de SP-fractie heeft voorgelegd, zijn ingegaan. Ook andere dan biobrandstoffen moeten worden betrokken bij de plannen inzake het minder belasten van minder vervuilende brandstoffen. Het is te hopen dat het ambitieniveau in de plannen voor het inkoopbeleid van de overheid hoger is dan alleen de aanschaf van schone benzineauto's. Op het voorstel van zonering rond kwetsbare instellingen, is geen reactie gekomen. Het is teleurstellend dat de staatssecretaris van VROM het behalen van de Europese normen met vijf jaar wil uitstellen om financiële overwegingen. De gezondheidskosten bedragen 5 mld per jaar. Hij moet opnieuw gaan rekenen want er valt meer winst te behalen. Op het voorstel om de motorrijtuigenbelasting af te schaffen en de accijnzen te verhogen, is geen reactie gekomen. De beantwoording van de minister op de vragen over de 80-kilometerzones is te mager. Kan er een proef worden gedaan op plekken waarvan lokale overheden vinden dat zo'n zone moet worden ingevoerd om te onderzoeken wat voor een effect dit heeft?

Mevrouw **Spies** (CDA) is blij dat de minister al in het voorjaar van 2005 voorstellen wil doen voor variabilisering van de maximumsnelheden. Op het stuk van de A4 bij Leiderdorp kan de maximumsnelheid niet worden verhoogd tot 120 kilometer per uur omdat het dwars door een woonwijk loopt. Kan ook worden onderzocht of de maximumsnelheid in daluren variabel kan worden? Het is goed dat wordt gewerkt aan variabilisering van de BPM per 1 januari 2006. De maatregelen met betrekking tot biobrandstoffen moeten en kunnen steviger. De voorstellen die al zijn gedaan kunnen bij de behandeling van het Belastingplan 2005 aan de orde komen. De dekking van de accijnsvrijstellingen voor biobrandstoffen moet worden gevonden in de fiscale sfeer.

De heer **Hermans** (LPF) vindt dat de verhoging en de verlaging van maximumsnelheden in één pakket moeten worden behandeld. Uitbreiding van de 80-kilometerzones leidt tot uitbreiding van de trajectcontroles. Kan de minister het onderzoek over het draagvlak voor de controles op deze

punten aan de Kamer zenden? Is de staatssecretaris van VROM voornemens om de extra BPM voor dieselauto's af te schaffen?

De heer **Van der Ham** (D66) wil van de staatssecretaris van VROM weten of ook andere ministeries zo nodig gaan bijdragen aan de invoering van de Euro-4 en Euro-5 voor vrachtwagens. De wensen van lokale overheden met betrekking tot invoering van verlaging van de maximumsnelheid op bepaalde trajecten moeten leidend zijn. Als het nodig is om de wet daarvoor aan te passen, moet dat gebeuren. Dergelijke maatregelen moeten uiteraard effectief zijn. De administratieve lasten van het opheffen van de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor oldtimers bedragen waarschijnlijk geen 40 mln. Kan de staatssecretaris van Financiën daar verder op ingaan? Hoe lang is de BPM nog houdbaar in Europa? Hoe zit het met de controle op vrachtwagens die ureum gebruiken om de uitstoot te verminderen?

Staatssecretaris **Van Geel** zegt dat de discussie over het bandengeluid goed is verlopen in Europa. Deze discussie wordt nu ook gevoerd in de Milieuraad. De ambitie is overigens om niet te wachten op Europa, maar om zelf in Nederland afspraken te maken met importeurs en fabrikanten van banden om op basis van vrijwilligheid geluidsarme banden in te voeren. Het overleg over dat convenant verloopt goed. Er wordt geprobeerd om de impasse rond biobrandstoffen te doorbreken. Biobrandstoffen gaan een rol spelen in verband met de reductie van de CO₂-uitstoot.

In dit gebied van Europa is een grote deken van NO_x. Een deel daarvan wordt veroorzaakt door het buitenland en een groot deel door zeescheepvaart en de binnenvaart. Dat maakt de aanpak van dit probleem lastig. De reductie van NO_x kan worden aangepakt door middel van bronbeleid. Dat moet zich vertalen in de vernieuwing van het wagenpark. Hierdoor wordt de situatie in Nederland langzaam maar zeker beter. Het is bekend dat in 2010 de normstelling op een aantal plekken niet kan worden gehaald. De maatregelen die er nodig zijn om die norm wel te halen, kosten zeer veel geld. Er is een politieke afweging gemaakt dat dit niet redelijk en mogelijk is. Er zal op worden teruggekomen in het Lucht-kwaliteitsplan dat moet worden opgesteld voor de EU.

Het milieubeleid van dit kabinet is absoluut aan de maat, ook in Europa. De staatssecretaris zal schriftelijk reageren op de voorstellen van de fracties van de SP en GroenLinks. Een aantal van deze voorstellen kan niet worden uitgevoerd of wordt al uitgevoerd. De voorstellen leiden echter wel tot een aanzienlijke lastenverzwaring op een aantal terreinen. De vraag is dus of zij realistisch zijn. In het kabinet is de afspraak gemaakt dat Nederland de reductie van acht kiloton in het verkeer gaat halen. Er is ook gezegd dat reservemaatregelen worden omgezet in beleid als dreigt dat de norm niet wordt gehaald. De norm voor een afstand van 150 meter rond kwetsbare instellingen, is echter niet overal mogelijk, zeker niet in bestaande situaties. Op dit voorstel zal nog worden gereageerd. De staatssecretaris zal zijn uiterste best doen om binnen het kabinet geld te vinden voor de realisering van zijn plannen, voor zover dat volgend jaar al nodig is. Daar zal de Kamer bij de behandeling van de begroting verder over worden geïnformeerd.

Minister **Peijs** zal een eventuele motie om de maximumsnelheid op bepaalde plaatsen te verhogen tot 120 kilometer per uur zien als ondersteuning van haar beleid. Zij moet zich echter wel aan de wet houden. De maximumsnelheid kan alleen maar worden verhoogd als de auto's schoner en stiller zijn geworden. De Kamer zal vóór de zomer van 2005 hierover worden geïnformeerd. De verlaging van de snelheid gebeurt alleen bij 4 hotspots en op de A13 tussen Delft en Overschie. Er zijn niet meer plekken waar een verlaging van de maximumsnelheid een substan-

tieel effect heeft. Als verkeersmaatregelen onvoldoende effect hebben, moet er op gemeentelijke schaal iets worden gedaan aan de luchtkwaliteit. Daar zijn de gemeenten verantwoordelijk voor. Het voorstel om de maximumsnelheid naar tijd en plaats te variëren is aardig. Er is een haalbaarheidsonderzoek en een draagvlakonderzoek gedaan met betrekking tot de invoering van 80-kilometerzones. De minister heeft veel mensen gesproken die zeggen dat zij trajectcontrole een rechtvaardig systeem vinden. De minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt wat de maximumsnelheden op snelwegen zijn. Er wordt uiteraard gesproken met gemeenten. Als het Rijk echter het nut in de noodzaak van invoering van een 80-kilometerzone niet inziet, moet de gemeente eerst kijken wat zij zelf kan doen aan de lokale luchtkwaliteit.

Staatssecretaris **Wijn** merkt op dat de BPM-vrijstelling voor hybride-auto's doorloopt tot midden 2006. Er wordt binnenkort gezien of deze regeling voor hybride-auto's en waterstofauto's wordt voortgezet. De differentiatie van de BPM op basis van CO₂-uitstoot wordt ingevoerd per 1 januari 2006. Er bestaat al vier jaar een energielabel voor auto's. Op het kentekenbewijs van nieuwe auto's staat het BPM-bedrag. Er zal met de Rijksdienst voor het Wegverkeer worden gekeken of op het kentekenbewijs kan worden aangegeven hoe dit bedrag tot stand is gekomen. Wellicht kan op het energielabel de opbouw van de prijs worden gezet. Hierover zal worden overlegd met de sector.

Het kabinet wil niet de gehele dieseltoeslag in de BPM afschaffen. De dieseltoeslag is er vanwege de uitstoot van fijn stof en vanwege de uitstoot van NO_x. Een roetfilter doet iets aan het fijn stof, maar de NO_x gaat nog wel naar buiten door dat filter. Voor de subsidieregeling is gekeken naar de kosten van een roetfilter. De subsidie van € 600 is gebaseerd op de kosten van een roetfilter die € 500 tot € 1000 bedragen. De intentie bestaat om dit bedrag in de loop der tijd te verlagen.

De besparing die de afschaffing van de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers oplevert, bedraagt alleen 40 mln als deze van de ene op de andere dag wordt afgeschaft. De afweging die is gemaakt, is al geschetst. De staatssecretaris is ervan overtuigd dat BPM nog vrij lang houdbaar is in Europa omdat deze de interne markt niet beïnvloedt. Het is echter van belang waar de Europese Commissie straks mee komt. Er zal in de eerste helft van 2005 een voorstel komen op dit terrein.

De **voorzitter** noemt de toezeggingen. De minister heeft toegezegd de Kamer vóór de zomer van 2005 te informeren over de mogelijkheid of en wanneer de maximum snelheid verhoogd kan worden. De staatssecretaris van Financiën heeft toegezegd dat de differentiatie van BPM naar uitstoot zal worden ingevoerd per 1 januari 2006 en dat hij zal onderzoeken hoe dit zichtbaar kan worden gemaakt voor de consument. De staatssecretaris van VROM heeft toegezegd dat in het Luchtkwaliteitsplan aspecten zullen worden meegenomen van de haalbaarheid van realisatie van de NO₂-norm in 2010. De staatssecretaris van VROM heeft ook toegezegd dat er een schriftelijke reactie zal worden gegeven op de voorstellen van de fracties van GroenLinks en de SP over luchtverontreiniging.

De heer Duyvendak, mevrouw Gerkens, de heer Samsom, de heer Van der Ham en de heer Hermans zijn voornemens om het verslag van dit algemeen overleg op de agenda van de plenaire vergadering te zetten.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Buijs

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van der Leeden