

Vergaderjaar 1996–1997

24 884

Voertuigtechniek en brandstoffen

Nr. 5

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijksma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66), Th. A. M. Meijer (CDA).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), De Haan (CDA), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Houda (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66) en Van de Camp (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 15 april 1997

De vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 20 februari 1997 overleg gevoerd met minister De Boer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over de **beleidsnota voertuigtechniek en brandstoffen (milieu)** (Kamerstuk 24 884, nrs. 1 en 2). Hierbij was ook aan de orde de **motie-Stellingwerf van 5 november 1996 over import van tweedehands auto's ouder dan 100 maanden** (Kamerstuk 25 000, XI, nr. 34).

Van het notaoverleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Vos** (GroenLinks) stelde vast dat de beleidsnota op zichzelf een redelijk goed beeld geeft van de milieuproblematiek die samenhangt met het autoverkeer, en van allerlei technische opties om die problematiek terug te dringen. Toch was zij niet tevreden met deze nota, omdat zij deze te weinig ambitieus vond en te zeer gericht op verschuiving in de voertuigbrandstofmix en het verminderen van emissies. Op punten waar goede kansen liggen, worden helaas geen voorstellen gedaan. In het bijzonder betreunde zij het dat weinig aandacht wordt besteed aan mogelijkheden om het brandstofgebruik terug te dringen. Zo heeft de commissie-Van der Vaart voorgesteld om voor auto's die minimaal 10% zuiniger zijn dan het gemiddelde in hun klasse, een korting van f 1500 op de BPM te geven, maar het kabinet voelt daar niet voor omdat, zo wordt gezegd, nog wordt gewerkt aan een nieuwe systematiek voor het meten van brandstofverbruik en er nog niet voldoende gegevens zijn om het gemiddelde brandstofverbruik voor iedere klasse vast te stellen. Mevrouw Vos vond dat geen sterk argument, want ook nu al kan bij benadering een norm worden vastgesteld, aan de hand waarvan een korting op de BPM kan worden ingevoerd. Trouwens, ook als er straks een systematiek voor het meten van brandstofverbruik per klasse is, zullen er nog regelmatig verschuivingen optreden, omdat het gemiddelde verbruik per klasse zal veranderen als er weer een nieuw model wordt geïntroduceerd. Zij drong

er daarom op aan met spoed voor zuinige auto's een korting op de BPM in te voeren.

In dit verband vroeg zij nog of wordt onderzocht of zo'n korting problemen zou geven met de EU en, zo ja, of er eventueel alternatieven voor zo'n korting zijn. Daarnaast zou zij graag zien dat voor echt zeer zuinige auto's een extra korting op de BPM wordt gegeven, om de productie en de aankoop van dit soort auto's te stimuleren.

Ook in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting (MRB) kan het nodige worden gedaan, zoals een progressiever tarief, waardoor de MRB voor zware auto's hoger wordt en voor lichte auto's lager, of het hanteren van de cilinderinhoud als maat voor de differentiatie in de MRB. Verder leek het haar zinvol om de LPG-G3-techniek goedkoper te maken ten koste van de dieseltechniek. Gezien de aanslag op het milieu die een dieselauto veroorzaakt, zou de dieselauto door middel van een extra belasting langzamerhand van de markt gewerkt moeten worden. Daarnaast drong zij erop aan dat de accijns op mobiele werktuigen die indertijd verlaagd is, weer op het oude peil te brengen.

Ten slotte merkte zij op geen voorstander te zijn van subsidiëring van de fabricage van bio-ethanol. Het milieurendement van bio-ethanol ligt immers laag in vergelijking met de inzet van biomassa voor bijvoorbeeld de elektriciteitsproductie.

De heer **Crone** (PvdA) onderstreepte de constatering in de beleidsnota, dat als gevolg van volumeontwikkelingen grotere inspanningen moeten worden verricht om de gestelde emissiedoelen voor het wegverkeer te halen. Schoner autorijden is van groot belang, want automobilititeit is nog steeds voor een groot deel verantwoordelijk voor de slechte luchtkwaliteit en het aantasten van de gezondheid van mensen via roet, smog en fijnstofdeeltjes, leidend tot aandoeningen aan luchtwegen en vervroegde sterfgevallen. De automobilititeit draagt ook sterk bij aan het broeikas-effect en de verzuring en geeft bovendien geluidshinder. Hoe staat het in dit verband met het onderzoek naar de effecten van de luchtkwaliteit in de steden op de gezondheid van mensen?

In ieder geval is de lucht en de milieukwaliteit in de Nederlandse steden even slecht en in het landelijk gebied zelfs slechter dan in andere Europese landen. Extra inspanningen zijn dus nodig. Gelukkig zijn er, zeker voor personenauto's, ook veel technische mogelijkheden om schoner, zuiniger en stiller te rijden. Met de voorstellen in de beleidsnota komt het kabinet ook dichtbij de beleidsdoelstellingen voor 2010. Voorwaarde daarvoor is wel dat het uitgezette beleid ook werkelijk slaagt.

In de nota wordt een reeks van technische mogelijkheden genoemd: schonere voertuigen, zuiniger voertuigen (inclusief het gebruik van boordcomputers), stillere voertuigen, verbetering van conventionele brandstoffen, gebruik van alternatieve brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen. Hij tekende hierbij aan dat naast «schoon, zuinig en stil» ook de veiligheid een belangrijk criterium moet zijn voor kansrijke opties, niet alleen vanwege het belang van veiligheid, maar ook omdat veiligheid een belangrijk aspect is bij de aankoopbeslissing van de consument. De ervaring leert dat marktpenetratie nauw samenhangt met de veiligheid van een auto.

Over het gebruik van alternatieve brandstoffen was hij niet zo optimistisch gestemd. Het gaat hier voorlopig om de bijmenging van biobrandstoffen, steun aan de startinvestering en fiscale facilitering gedurende langere tijd, waarmee forse bedragen zijn gemoeid. Zijn de inzichten en de uitgangspunten dan inderdaad zodanig gewijzigd dat een forse ondersteuning gerechtvaardigd is? In hoeverre wordt de gewijzigde opstelling jegens bijmenging van biobrandstoffen vooral ingegeven door de beschikbaarheid van financiële middelen (ICES-gelden en gelden in het kader van het CO₂-beleid)? Is door een andere toepassing van deze financiële middelen niet een hoger milieu- en energierendement te

behalen? Het bijmengen van bio-ethanol geeft een hogere uitstoot van NO_x en van aldehyden die kankerverwekkend zijn. De vraag is dan ook of het wel zo verstandig is om een groot deel van de CO₂-middelen voor bio-ethanol te besteden.

De emissies per afgelegde kilometer van motoren, brommers en binnenvaartschepen zijn vaak hoger dan die van auto's. Het beleid zal dan ook van het begin af aan mede hierop gericht moeten zijn. Ligt de Europese aanpak op schema?

De heer Crone ging vervolgens in op de voorgestelde beleidsmaatregelen, in de eerste plaats emissienormstellingen voor voertuigen en kwaliteitseisen aan brandstoffen. Hoe staat het daarbij met de invoering op Europees niveau van emissienormen voor personenauto's, een speerpunt van het huidige Nederlandse voorzitterschap?

In de tweede plaats gaat het bij de beleidsmaatregelen om technologieprogramma's. Zo worden grootschalige demonstratieprojecten voorgesteld, vooral in een stedelijke omgeving, op het gebied van zuiniger en schonere vrachtauto's en bussen, het gebruik van aardgas en LPG in vrachtauto's en de inzet van hybride en elektrische voertuigen. Komen die projecten al van de grond? Zo nee, wat zijn dan de knelpunten? Voor dit soort technieken is vaak een extra infrastructuur nodig, zodat de projecten toch op enkele plaatsen geconcentreerd zullen moeten worden. In het kader van de normale investeringscyclus van vervoers transport-bedrijven zou een grootschaliger toepassing van aardgas in LPG en vrachtauto's en bussen mogelijk moeten zijn. Hij had trouwens begrepen dat DAF inmiddels een nieuwe aardgasmotor voor vrachtauto's heeft gefabriceerd.

Bij het klimaatdebat is van PvdA-zijde gevraagd om een onderzoek naar de haalbaarheid van het in serieproductie nemen van superzuinige personenauto's die op één liter brandstof ongeveer 33 kilometer kunnen rijden. Zelf had hij vorige week op de Auto-RAI gezien dat er naast de Smile van Greenpeace al meer prototypen zijn. Er is dus nog enige druk nodig om ervoor te zorgen dat deze auto's echt op de weg komen, waartoe vooral fiscaal beleid nodig is.

Bij de derde groep voorgenomen beleidsmaatregelen (fiscale en financiële stimulering) wilde hij graag enige aanvullende suggesties voor beleid doen. Zo wees hij erop dat het gewicht van een auto vaak correleert met emissies, maar niet altijd. Daarom vroeg hij of niet meer differentiatie naar emissies mogelijk zou moeten zijn. De commissie-Van der Vaart heeft een dergelijke differentiatie naar emissie al voorgesteld voor de BPM, namelijk om de zuinigste auto in elke gewichtsklasse een korting van f 1500 te geven. Verder zou de jaarlijkse MRB scherper gekoppeld kunnen worden aan de gewichtstoename, waardoor ook hier zuinigheid zou worden beloond. Daarnaast vroeg hij of de inbouw van de econometer en cruisecontrol fiscaal gefaciliteerd zou kunnen worden.

De voorgenomen verlaging van de MRB voor LPG juichte hij toe, maar hij vroeg wel of de verlaging met f 470 voldoende is om rijden op LPG weer aantrekkelijk te maken. Blij was hij ook met de volledige vrijstelling voor de BPM van elektrische auto's en van bussen op gas. Hij was benieuwd naar de effecten hiervan, maar vooral voor de stedelijke luchtkwaliteit zal dit zeker een belangrijk effect hebben.

Uit de tabel van de uiteindelijke resultaten blijkt al dat er een groot beleidstekort blijft bij vrachtauto's. Dat klemmt temeer gezien de onstuitbare groei in die sector. Hij vroeg zich dan ook af of het invoeren van «paarse diesel» wel zo verstandig is. Wat doet het kabinet om het beleidstekort op dit vlak op te vangen?

Een ander knelpunt lijkt te liggen bij het onderhoud. De milieuwinst van een bepaalde techniek blijkt in de loop der jaren door slecht onderhoud nogal eens verloren te gaan. Kan dat worden tegengegaan door bijvoorbeeld een periodieke milieukeur?

De heer Crone wees erop dat bij volledige uitvoering van het voorgenomen aanbodsturende beleid de taakstellingen in 2010 in het algemeen niet gehaald zullen worden. Dat geldt vooral voor NO_x-emissies, deeltjes, CO₂-emissies en het geluid. Het beleid inzake de techniek zal ook versterkt moeten worden door vraagsturend beleid, waarbij het gaat om volumebeleid, parkeerbeleid, snelhedenbeleid en verdere variabilisatie. Hij drong er dan ook op aan dat het kabinet jaarlijks met een actieplan komt, opdat stap voor stap, ondersteund door convenanten met industrie en importeurs, het autopark aanzienlijk schoner wordt gemaakt. Het leek hem voor betrokkenen zeer motiverend om te weten dat het niet gaat om een eenmalig beleid, maar er ieder jaar iets méér bijkomt: dan zijn zij ook bereid om te investeren in bijvoorbeeld de infrastructuur voor elektrische auto's en schone technologie. Een jaarlijks actiebudget van 100 mln. à 200 mln. leek hem een goede insteek. Daarmee wordt een deel van de financiële ruimte die ontstaat door economische groei (die op zijn beurt weer extra mobiliteit veroorzaakt) gebruikt voor investeren in schone techniek en wordt het ook mogelijk, zeker voor personenauto's, om de stap te zetten naar blij é én schone rijders.

Ten slotte vond hij, gezien de slechte luchtkwaliteit in de steden, dat op langere termijn alleen schone en zuinige auto's in de binnensteden toegelaten zouden moeten worden. Dat kan pas op langere termijn omdat er uiteraard eerst voldoende schone auto's op de markt moeten zijn gekomen, maar ook dit is weer een middel om de aanschaf van schone en zuinige auto's te stimuleren. Bovendien is er, omdat het een zaak van langere termijn is, voldoende tijd om na te denken over het oplossen van de praktische uitvoeringsproblemen die hiermee gepaard zouden gaan. Anderzijds is al in een aantal steden ervaring opgedaan met een selectief toelatingsbeleid voor auto's, bijvoorbeeld in Athene. Ook kan in dit verband gedacht worden aan speciale doelgroepstroken voor schone auto's.

De heer **Reitsma** (CDA) vond dat in de nota helder het beleidstekort tussen de NMP-taakstellingen en de verwachte realisatie wordt geschetst. Hij stond een beleid voor dat is gericht op een zo schoon, zuinig en stil mogelijk wagenpark, zowel wat betreft personenauto's als wat betreft vrachtauto's. Het kabinet kiest voor economische groei en werkgelegenheid en het vele jaren in Nederland gevoerde beleid begint nu vruchten af te werpen, maar dit alles heeft wel een vrij hoge mobiliteitsgroei tot gevolg. Uiteraard moet geprobeerd worden die groei zoveel mogelijk af te leiden naar het openbaar vervoer, maar daarnaast zal ook de automobilitéit in Nederland groeien en een extra inspanning op het vlak van technische maatregelen is dan ook nodig.

In dat verband vroeg hij of het binnen de Europese kaders mogelijk is om de Nederlandse wetgeving ten aanzien van «schoon, zuinig en stil» verder aan te scherpen. Zeker nu Nederland het voorzitterschap vervult, is er ruimte voor een Nederlandse voortrekkersrol. Welke mogelijkheden zijn er verder om «schoon, zuinig en stil» sterker in de fiscale regelingen naar voren te laten komen, vooral de MRB en de BPM? Kunnen de huidige brandstoffen (benzine, diesel en LPG) nog schoner worden en welke middelen heeft het kabinet om dit te stimuleren? Welke mogelijkheden ziet het kabinet om het gebruik van een bepaalde brandstof te stimuleren en dus tot een substitutie van brandstoffen te komen?

Omdat hij LPG als een redelijk schone brandstof zag, vond hij het teleurstellend dat LPG marktaandeel verliest. Welke mogelijkheden zijn er om dit marktaandeel te stabiliseren en liefst te vergroten? Hem leek een sterkere fiscale prikkel nodig om het gebruik van LPG-G3-installaties te stimuleren. Per 1 juli a.s. is een verlaging van de MRB voor personenauto's met deze installaties voorzien, maar deze verlaging leek hem onvoldoende. Hij pleitte daarom voor een sterkere verlaging van de MRB voor deze auto's, waartoe een deel van de meevaller in de MRB als

gevolg van de invoering van de houderschapsbelasting gebruikt zou kunnen worden. Verder achtte hij het gewenst om te kijken naar mogelijkheden om het gebruik van andere brandstoffen, vooral die uit biomassa, meer te stimuleren.

Hij informeerde naar de stand van zaken met de verscherping van de Europese richtlijnen. Is het mogelijk om daarop te anticiperen en dus al sneller het in de beleidsnota aangegeven pakket maatregelen in te voeren? Hoe staat het met het opstellen van algemene normen, aan de hand waarvan kan worden beoordeeld of een auto al dan niet «schoon» genoemd kan worden? Hij wees er hierbij ook op dat Denemarken een andere grondslag voor de MRB heeft dan Nederland, namelijk gericht op de zuinigheid van de auto, terwijl in Duitsland voor vervuilende auto's nu een hogere MRB moet worden betaald dan voor schonere auto's. Zijn de bewindslieden bereid om ook in Nederland te komen tot een andere grondslag voor de MRB, gericht op «zuinig en schoon»? Welke rol zou de Dienst wegverkeer hierin kunnen spelen?

Hij herinnerde eraan dat indertijd de aanschaf van auto's met een katalysator is gestimuleerd door een korting op de BPM. Zien de bewindslieden mogelijkheden om soortgelijke stimulansen weer in de BPM te brengen?

Ten slotte vroeg hij of de voorstellen in de beleidsnota sporen met het nu voorliggende auto/olieprogramma. In dit programma is voorzien in een aantal zeer positieve acties, vooral via het technologiespoor en het spoor van schonere brandstoffen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) kon zich geheel vinden in de hoofdlijn van beleid: reductie van de emissie van het wegverkeer door aanpak aan de bron. Daarbij mag echter niet worden vergeten dat de zeer sterke toeneming van de automobilitéit het belangrijkste probleem vormt. Het Centraal planbureau voorziet voor 2000 een groei van 45% voor personenauto's en van 100% voor vrachtauto's. Dat maakt ook duidelijk dat spoorverbindingen, zoals de HSL en de Betuwelijn, met kracht moeten worden aangepakt. Nodig zijn het aanpakken van de oorzaak, het bevorderen van andere vervoersmodaliteiten en technische verbeteringen, waar de voorliggende nota over handelt.

Verbetering van voertuigtechniek en brandstoffen en verschuiving in de voertuigbrandstofmix moeten ertoe leiden dat personenauto's, vrachtauto's, trekkers, bestelauto's en bussen schoner worden. Andere verkeerstypen, zoals motorfietsen en scheep- en recreatievaart, komen echter niet aan de orde in de nota. Komt daar alsnog een programma voor?

Er zijn positieve ontwikkelingen: de emissies van het wegverkeer nemen af door technische verbeteringen. Dat geldt voor stikstofoxiden, koolwaterstoffen, koolmonoxide en lood. De doelstellingen van het NMP-2 worden echter niet gehaald. Verder blijken de milieukosten door het verkeer toe te nemen. Het CBS heeft die kosten voor 1995 berekend, aldus een artikel in Cobouw, op ruim 1,6 mld., een toeneming ten opzichte van 1992 van 35%. Bovendien is de economische schade door de steeds langer wordende files daarin niet meegerekend. De milieukosten door het verkeer bedragen nu al 10% van alle in Nederland gemaakte milieukosten. Bijna 1 mld. is besteed aan bestrijding van de luchtverontreiniging door het verkeer, terwijl de kosten ter bestrijding van bodemverontreiniging in 1995 zijn opgelopen tot 200 mln. en de kosten ter bestrijding van geluidshinder tot 400 mln. Schade aan de gezondheid en kosten voor verkeersveiligheid liet zij daarbij maar buiten beschouwing. Gezien deze bedragen leek het haar zonder meer noodzakelijk om te kijken naar mogelijkheden om de milieukosten te internaliseren. Het Groenboek van de Europese commissaris Neil Kinnock geeft daar een goede aanzet voor. Hoe beoordelen de bewindslieden dit punt?

In de beleidsnota wordt gezegd dat het wegverkeer voor 53% bijdraagt aan de emissie van CO, een stof die ozonvorming bevordert. In de protocollen voor andere stoffen wordt dat echter niet genoemd. Waarom niet? In het rapport «Emissies in Nederland», waarin de emissieregistratie over 1994 en de ramingen voor 1995 zijn opgenomen, wordt een groot aandeel van stikstofoxiden in de emissies genoemd, namelijk 75%. Ook is er een aanzienlijke bijdrage van SO₂, dat vooral vrijkomt bij de verbranding van diesel in het wegverkeer. Daarnaast blijkt uit het rapport dat de NO_x-emissie voor de doelgroep verkeer en vervoer in de periode 1993–1994 is toegenomen. In dit verband herinnerde mevrouw Augusteijn aan de motie over het terugdringen van de NO_x-emissies, ingediend bij de jongste begrotingsbehandeling, een motie die zowel voor de industrie als voor het wegverkeer van belang is. Welke stappen hebben de bewindslieden inmiddels gezet naar aanleiding van deze motie?

Vervolgens vroeg zij of nu al iets kan worden gezegd over de omvang van de emissies van polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en van fijnstof door slijtage van wegdek, banden en remvoeringen. Zijn technische aanpassingen op dit gebied te verwachten, zoals verbetering van het wegdek en het opleggen van de verplichting aan de autobranche om de banden te verbeteren? Betekent het systeem van dynamisch wegbeheer dat al een aantal jaren door veel gemeenten wordt gepropageerd, een verbetering of een verslechtering voor de PAK- en fijnstof-emissies?

De doelstellingen ten aanzien van lokale luchtverontreiniging, waarbij het vooral om zomersmog gaat, worden nog niet gehaald. Zij vond dat zorgelijk en drong erop aan dat hier nader naar wordt gekeken.

Door geluidsemissies van het wegverkeer wordt 25% van de bevolking ernstig gehinderd. Vrachtauto's vormden in 1993 de grootste bron van deze geluidshinder. Bovendien is de verwachting, dat het reeds ingezette beleid tot sanering van het verkeerslawaaï hoogstens tot 2000 de toename van het wegverkeer kan compenseren. Mevrouw Augusteijn vond dan ook dat na 2000 het beleid gericht moet zijn op het produceren van stillere banden en motoren, met o.a. lagere motorvermogens, in het bijzonder voor vrachtauto's.

Systemen met cruisecontrol, econometers en boordcomputers worden in de beleidsnota genoemd als technische mogelijkheden tot vermindering van het brandstofverbruik. Zij wilde in dit verband ook de intelligente snelheidsbegrenzer noemen, waar zij een voorstander van was. Extra snel rijden kost immers ook extra veel brandstof en is extra milieubelastend. Zij had begrepen dat de minister van VROM geporteerd is voor een nog sterkere verlaging van de maximumsnelheid dan D66 al verleden jaar heeft bepleit en wenste de minister daar veel succes mee.

Overigens herinnerde zij aan de motie over het fiscaal aantrekkelijk maken van cruisecontrol, ingediend bij de behandeling van het meerjarenplan verkeersveiligheid. Na een toezegging van de kant van de minister is deze motie toen ingetrokken, maar zij had hier verder eigenlijk nooit meer iets over gehoord. Hoe staat het met de uitvoering van die toezegging?

Zij vond dat in de nota goede voorstellen staan voor accijnsverhoging op benzine, diesel en LPG, verlaging MRB motorrijwielen, personenauto's, personenauto's met LPG-G3-installaties, bestelauto's en bussen en vrijstelling BPM voor elektrische personenauto's. Ook zag zij goede mogelijkheden voor emissiebeperking door een sterkere verschuiving van diesel naar LPG. Die mogelijkheden zijn overigens in de nota niet verkend. Wordt dat alsnog gedaan? Zij vond dat er ter bevordering van die verschuiving fiscale stimulansen zouden moeten komen, terwijl zij ook financiële stimulansen wilde voor zuiniger auto's. Zij was dan ook voorstander van het fiscaal stimuleren van zwavelarme dieselolie, van de overschakeling op LPG/CNG (gecomprimeerd aardgas), het progressief toenemen van het MRB-tarief met het motorvermogen en van de

zogenaamde Sela-2-regeling die in de nota Transport in balans wordt genoemd (een regeling voor schoon en lawaaiarm vervoer).

Daarnaast pleitte zij voor vrijstelling van accijns op het bio-ethanol bestanddeel van benzine. In dit verband herinnerde zij aan de motie-Remkes/Jorritsma waarin de regering om steun is gevraagd voor de ontwikkeling van biotransportbrandstoffen op basis van initiatieven van het bedrijfsleven. Nedalco en BOVAG/RAI hebben nu aangegeven dat de kansen voor deze brandstoffen sterk zijn verbeterd. Zij wees ook op projecten in Frankrijk die een goede toekomst voor bio-ethanol lijken aan te geven.

Verder zou zij graag zien dat de BPM op personenauto's en motorrijwielen niet na een aantal jaren op nul uitkomt, maar er een bepaald bodembedrag blijft. Op die manier kan althans enigszins worden tegengegaan dat oude auto's uit Duitsland op de Nederlandse markt komen. De motie-Stellingwerf steunde zij dan ook. Zij kon zich overigens voorstellen dat hetzelfde doel bereikt kan worden via de MRB.

Zij ging ervan uit dat de stuurgroep bronbeleid wegverkeer met enige regelmaat zal rapporteren aan de Kamer.

Ten slotte beklemtoonde zij dat alle maatregelen die nu op stapel staan, vragen om veel goede voorlichting naar het publiek toe. Daarvoor moeten in de komende tijd voldoende financiële middelen beschikbaar blijven.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) stelde voorop dat, ondanks de gewenste verschuiving tussen de diverse transportmodaliteiten, het wegvervoer altijd een belangrijke rol zal blijven spelen. In dit verband vroeg hij of aan te geven valt, hoeveel extra milieuoverlast ontstaat door de filevorming in Nederland en hoeveel door niet-adequate wegverbindingen. Zo is de Rotterdamse haven steeds meer westwaarts komen te liggen, maar de ontsluiting van die haven ligt nog steeds voornamelijk ten oosten van Rotterdam, waardoor er vele extra autokilometers moeten worden gemaakt. Met een goede A4 zou dat voorkomen kunnen worden.

Technische mogelijkheden om de auto schoner en zuiniger te maken zijn op zichzelf niet zo spectaculair en vragen vaak langere trajecten. Bovendien moet veel hiervan in EU-kader plaatsvinden en daar ligt het tempo niet zo hoog en zijn er flinke weerstanden. Zien de bewindslieden misschien mogelijkheden om op dit punt een soort blok te vormen bestaande uit Nederland, Duitsland, de Scandinavische landen en Oostenrijk? Op die manier zou een zodanig substantiële markt ontstaan dat de auto-industrie wat meer onder druk gezet kan worden. Overigens was hij niet zo pessimistisch gestemd over de houding van de auto- en de olie-industrie, want uit gesprekken met deze groepen had hij begrepen dat milieuaspecten voor hen van groot belang zijn geworden en dat ook bij hen internalisering plaatsvindt. Helaas zal het nog geruime tijd duren voordat de effecten van die internalisering helemaal doorwerken, maar er worden wel tientallen miljarden guldens geïnvesteerd om tot schonere brandstoffen en schonere auto's te komen.

De vraag blijft dan welke fiscale maatregelen daarnaast nog kunnen worden genomen om de beoogde doelen te bereiken. Ook hij dacht daarbij aan bijvoorbeeld verlaging van de BPM voor zeer schone auto's, al had hij begrepen dat er daarbij nog problemen zijn. Kan daar wat meer over worden gezegd? In ieder geval dacht hij veel meer in deze richting dan aan verhoging van accijnzen op brandstoffen. Op dat laatste punt wilde hij zich aan het regeerakkoord houden, waarin staat dat accijnsverhogingen slechts overwogen kunnen worden als ze budgettair-neutraal voor de automobilist uitpakken en de ontwikkeling in de omringende landen ruimte voor verhoging biedt. Hij ging ervan uit dat het kabinet zich op dit punt eveneens aan het regeerakkoord zal houden.

Verder herinnerde hij in dit verband aan de zeer succesvolle introductie van de driewegkatalysator door de toenmalige minister Nijpels die de

aanschaf van een auto met zo'n katalysator fiscaal aantrekkelijk maakte. Gaat het kabinet op die weg verder, om zodoende gewenst milieugedrag te bevorderen? Hij dacht hierbij aan verlaging van de MRB voor auto's met de nieuwste en schoonste LPG-installaties (de G3-installaties). Ook het nultarief voor autobussen op aardgas of LPG had zijn steun. Is iets dergelijks ook voor vrachtauto's mogelijk?

Hij vond het overigens merkwaardig dat in de autobranche helemaal niet is doorgedrongen dat er nu een nultarief voor de elektrische auto is. Kennelijk heeft het geschort aan een behoorlijke communicatie. Merkwaardig vond hij ook dat Nederland enerzijds bezig is om het autopark schoner te krijgen, en anderzijds wordt geconfronteerd met extra import van vervuilende auto's uit Duitsland. Hoe kan die import worden tegengegaan?

De nota is nogal negatief over dieselbrandstof, maar uit de branche hadden hem andere berichten bereikt. Hoe kijken de bewindslieden aan tegen het Duitse beleid inzake dieselbrandstof, inhoudend dat voor auto's die voldoen aan de Euro 2005-normen, een aankooppremie geldt, en tegen het Zweedse beleid waarbij de klasse-I-dieselauto's fiscaal worden bevorderd? Hierdoor worden immers de deeltjesbestanddelen (de zwakke plek van dieselbrandstof) aanzienlijk teruggedrongen en komt de wat positievere CO₂-component meer naar voren.

Over mogelijkheden om agrarische grondstoffen te gebruiken als brandstof of medebrandstof valt in de nota weinig terug te vinden. De heer Klein Molekamp wees erop dat de Zweedse overheid vorige maand een accijnsvrijstelling heeft ingevoerd voor 250 000 ton ethanol per jaar. Ook in Nederland worden proefprojecten op dit punt aangemeld, zoals het project van Nedalco. Hoe denken de bewindslieden hierover en zijn zij bereid voor dergelijke projecten accijnsvrijstelling te verlenen? Projecten met biodiesel die toegepast kan worden in de watersport, en een experiment met bio-ethanol als (mede)brandstof voor bussen verdienen volgens hem eveneens stimulering. Ook hij herinnerde in dit verband aan de door de Kamer aangenomen motie-Remkes/Jorritsma. Hoe staat het met de uitvoering daarvan?

De groei van het vrachtwagenpark is, aldus de nota, één van de oorzaken van een toenemende druk op het milieu. Hij vroeg hoe de situatie op dit punt in de omringende landen is. Wat wordt de situatie bij de komst van Oost-Europese vrachtwagens, met hun verouderde technologie? Als de Nederlandse vrachtwagens in een ongunstige concurrentiepositie worden gebracht, is er het risico dat vrachtwagens die meer vervuilend zijn, op de Nederlandse markt komen, hetgeen een netto milieuverlies zou betekenen.

Samenvattend zei de heer Klein Molekamp, het eens te zijn met de lijn van de beleidsnota: de ontwikkeling van nieuwe technologieën wordt centraal gesteld en het nationaal beleid wordt afgestemd in Europees verband. Hij gaf steun aan stimulerend beleid, waar dat mogelijk is, en achtte het zinvol om hiervoor jaarlijks met een actieplan te komen. Dat vond hij wenselijker dan vooral te kijken naar mogelijkheden van boetes en accijnsverhogingen.

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** merkte op dat op blz. 5 de overwegingen worden vermeld waarom in de nota niet is ingegaan op motorfietsen, bromfietsen en andere mobiele bronnen, zoals recreatieverkeer op het water. Op termijn, waarschijnlijk in de tweede helft van 1997, zal over die bronnen een notitie verschijnen.

Om het in de nota omschreven doel te bereiken, is op menig gebied internalisatie noodzakelijk. Er gebeurt overigens al het nodige in die zin. In de nota is geschetst welke bijdrage van de techniek mag worden verwacht

aan het tegengaan van de door het verkeer veroorzaakte milieu-problemen. Die verwachtingen leven niet alleen bij de betrokken ministeries, maar leven breed in de Nederlandse samenleving. Ook eerder hebben technische oplossingen de mogelijkheid geboden om het gewenste mobiliteitspatroon voort te zetten en tegelijkertijd het milieu te ontlasten, waarbij de minister ter illustratie de driewegkatalysator en loodvrije benzine noemde. Er zal echter nog veel méér nodig zijn, gezien de huidige milieuproblemen en het volume van het verkeer. De nota identificeert dan ook kansrijke technische mogelijkheden en geeft aan hoe het kabinet invoering ervan in de Nederlandse verkeers- en vervoerssector wil bevorderen.

In dit verband merkte zij in reactie op de vraag naar een jaarlijks actieplan op, dat het haar praktisch leek om jaarlijks, bijvoorbeeld in de begrotingsstukken, aan de Kamer een overzicht te geven van hetgeen in de afgelopen periode is gedaan en wat voor de komende periode aan actiepunten op de rol staat.

Zij ging hierna in op de vraag welke bijdrage het in de nota geschetste beleid levert aan het dichterbij brengen van de milieudoelen voor het wegverkeer. Bij volledige uitvoering van het beleid zullen de emissies per voertuigkilometer van NO_x, deeltjes, vluchtige organische stoffen (VOS) en CO in 2010 gemiddeld 50% tot 70% lager liggen dan in 1994. De winst bij CO₂ en geluid is helaas wat minder, maar ook daar is er sprake van een substantiële vooruitgang: voor CO₂ wordt in 2010 20% minder emissie per voertuigkilometer verwacht, en voor geluid enkele dB(A)'s. Deze resultaten moeten allemaal worden bereikt met het beleid van het SVV en het NMP-2 en zullen ook zeer veel inspanningen van alle betrokkenen vergen. Mede daarom vond zij het zinvol om de Kamer jaarlijks van de voorde- ringen op de hoogte te stellen. Ook moet worden bedacht dat bij de zojuist genoemde resultaten in 2010 is uitgegaan van scherpere emissie- eisen voor voertuigen en brandstoffen en van een verdergaande verhoging van de accijns op brandstoffen met circa f 0,35 boven de inflatie. Deze zaken moeten uiteraard in Europees verband worden bezien. Er zijn nog steeds grote verschillen in brandstofprijzen tussen bijvoor- beeld Nederland en Duitsland of tussen België en Luxemburg, die mede te maken hebben met nationaal beleid, maar in EU-verband is het inzicht groeiende dat het nodig is om het beleid op elkaar af te stemmen.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** wees er aanvullend op dat bij de verschillen in brandstofprijzen onderscheid moet worden gemaakt tussen verschillen in accijnzen en verschillen in de kostprijs die de benzinepomphouders betalen aan de oliemaatschappij. De EU houdt zich alleen bezig met verschillen in accijnsniveaus. Naar de verschillen in de kostprijs is door het ministerie van Economische Zaken onderzoek verricht. Nu op basis van de uitkomsten van dit onderzoek het vermoeden van kartelvorming in Nederland niet helemaal kan worden uitgesloten, wordt op dit moment nog een vervolgonderzoek ingesteld.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** merkte in dit verband nog op dat de overheid bij het dichterbij brengen van de gestelde doelen vooral stimulerend en bevorderend zal optreden. De overheid is niet in staat om de markt te bepalen of technische veranderingen af te dwingen, maar kan wel technologische verbeteringen ondersteunen en stimuleren en daardoor enige sturing in een bepaalde richting geven. Zowel op de kortere termijn (tot 2005) als op de langere termijn dienen zich ook veel technologische mogelijkheden met een gunstig milieueffect aan.

De fiscale vergroeningsmaatregelen die in de nota zijn genoemd, zijn opgenomen in het belastingplan-1997. Daarbij gaat het ook om subsidies voor grootschalige demonstratieprogramma's, zoals voor de ultraschone vrachtauto's met katalysatoren, voor toepassing van aardgas of LPG in

vrachtauto's en voor hybride en elektrische auto's. Het was haar een raadsel waarom fabrikanten of importeurs van elektrische auto's er kennelijk niet van op de hoogte zijn dat de BPM op die auto's inmiddels op nul is gesteld.

Zij ging vervolgens in op de drie clusters van maatregelen ter ondersteuning van het beleid, in de eerste plaats de Europese normstelling. Volgende week zal in de EU-milieuraad de eerste behandeling van het auto/olieprogramma plaatsvinden, terwijl de besluitvorming over dit programma in juni wordt verwacht. Bij dat programma gaat het om scherpere kwaliteitseisen voor benzine en dieselbrandstof en verscherping van de eisen ten aanzien van emissies van NO_x , VOS en deeltjes in 2000. Daarnaast streeft het Nederlandse voorzitterschap ernaar om ook indicatieve normen voor 2005 vast te stellen, opdat de industrie (vooral raffinaderijen) weet waar ze naar toe zou moeten werken. Sommige EU-lidstaten hebben met dit laatste nog moeite, maar de minister had goede hoop dat er in EU-verband toch een heel eind gekomen zal kunnen worden.

Het is op dit moment niet mogelijk om binnen de EU een soort blok van «voortrekkers» te vormen, al ontstaat die mogelijkheid misschien na afronding van de IGC. Zij stond overigens aarzelend ten opzichte van de gedachte om een soort «kopgroep» te vormen, omdat zij het risico zag dat een aantal lidstaten dan niet of nauwelijks meer voortgang zullen maken, terwijl er nu, hoewel het moeizaam gaat, toch steeds nog enige voortgang door alle lidstaten wordt gemaakt. In het algemeen vond zij ook dat het goed is om binnen Europa zoveel mogelijk gezamenlijk op te trekken.

Voor de CO_2 -normen is inmiddels een communautaire strategie ontwikkeld, inhoudend dat de Europese Commissie gaat onderhandelen met het bedrijfsleven om te komen tot een convenant op EU-niveau. Het is de bedoeling om te bereiken dat in 2005 of uiterlijk 2010 het gemiddelde verbruik van een nieuwe benzine-auto 5 liter per 100 kilometer en van een dieselpersonenauto 4,5 liter per 100 kilometer bedraagt, hetgeen overeenkomt met 120 gram CO_2 . Op zichzelf was de bewindsvrouw niet zó onder de indruk van deze doelstelling, maar dit is nu eenmaal het maximaal haalbare.

De tweede cluster van maatregelen betreft nationale subsidieprogramma's, waarbij het in eerste instantie gaat om technologieprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling: het programma «rationeel energiegebruik in het verkeer» van het ministerie van Economische Zaken en het programma «stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer» van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij de opstelling van de nota voertuigtechniek en brandstoffen is geconstateerd dat de reikwijdte van deze programma's in veel gevallen onvoldoende is om de essentiële stap in het innovatietraject van demonstratie naar marktintroductie te overbruggen. Daarom zal worden nagegaan of extra financiële middelen vrijgemaakt kunnen worden voor gerichte grootschalige demonstratieprojecten. Het is de bedoeling deze projecten vooral in stedelijke gebieden op te zetten, in nauwe samenspraak met de eigenaren van grote autoparken. Medio 1997 zal overleg over de nadere uitwerking van de programma's plaatsvinden. In de nota Milieu en economie die over enkele maanden verschijnt, zal eveneens aandacht worden besteed aan grootschalige demonstratieprogramma's.

In de derde plaats is er de belangrijke cluster van fiscale maatregelen. Het gaat hier in het bijzonder om de brandstofaccijns op benzine, LPG en dieselbrandstof, en om de BPM en de MRB. Daarnaast zijn er andere instrumenten, zoals het Eurovignet, de VAMIL-regeling en de energieaftrek. In de praktijk speelt bij veel mensen het brandstofverbruik bij de aankoop van een auto en het rijgedrag helaas nog een veel te kleine rol. Verdergaande verhogingen van de accijnstarieven op brandstoffen zijn dan ook absoluut nodig, hetgeen overigens steeds in relatie met de ontwikkelingen in de buurlanden moet worden gezien. Deze verhogingen

zullen niet alleen de aanschaf van zuiniger auto's bevorderen, maar ook een zuiniger rijgedrag. Bovendien bevordert verhoging van accijns-tarieven de realisering van andere milieudoelen en van mobiliteitsdoelen. De bewindsvrouw was daarom een groot voorstander van de variabilisatie, zoals die is opgenomen in de nota «Samen werken aan bereikbaarheid» en het belastingplan-1997. De compensatie valt daarbij namelijk relatief gunstiger uit voor de lichtere motorrijtuigen die doorgaans ook zuiniger zijn. Voor de compensatie van zware vrachtauto's moet nog een oplossing gevonden worden.

Naast de terugsluis van de extra accijnsopbrengsten (inclusief de BTW) via de MRB gaat het bij de in het belastingplan-1997 opgenomen wetswijziging om de volgende zaken: het stimuleren van de nieuwste en schoonste LPG-installatie (de G3-installatie) door een extra verlaging van de MRB-tarieven voor personenauto's met deze installaties, het realiseren van een nihil-MRB-tarief voor autobussen in het openbaar vervoer die rijden op aardgas of LPG en het realiseren van een tijdelijk nihil-BPM-tarief voor personenauto's die hoofdzakelijk worden aangedreven door een elektromotor. Eind 1996 is de VAMIL-lijst voor 1997 uitgebreid met LPG- en aardgasmotoren voor bussen. Zij zag geen reden voor een nog verdere verlaging van de MRB-tarieven voor personenauto's met de nieuwe G3-LPG-installatie, waar BOVAG/RAI voor hebben gepleit. De verlaging per 1 juli a.s. zal immers al f 470 bedragen, de grootste stap die in dit verband ooit is gezet.

In het kader van het integratieproject milieu en economie in de transportsector hebben de organisaties in het wegvervoer maatregelen voorgesteld om het goederenvervoer over de weg schoner en zuiniger te maken, waaronder een voorstel voor opnemings op de VAMIL-lijst van bedrijfsmiddelen zoals windafschermers aan vrachtwagens. De minister vond dit een goed voorbeeld van internalisering.

In het kader van de fiscale maatregelen wees zij erop dat op dit moment ook nog een aantal andere zaken worden uitgewerkt, zoals de stimulering van de introductie van zuiniger personenauto's door middel van een differentiatie in de BPM. Verder wordt gewerkt aan afspraken over de invoering van econometers, cruisecontrol en boordcomputers bij personenauto's en een eventuele tijdelijke BPM-vrijstelling voor dit soort «in carinstrumenten». Ook wordt gedacht aan een stimuleringsregeling voor schonere vrachtauto's, gekoppeld aan het van kracht worden van nieuwe Europese emissie-eisen (de Euro-3), aan een subsidieregeling voor zeer schone bussen (in de praktijk dus bussen op LPG of aardgas) en een subsidieregeling voor bestelauto's op LPG in stedelijke gebieden.

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan een studie naar de macro-economische kosteneffectiviteit van maatregelen, gericht op het bereiken van een optimale brandstofmix op de lange termijn. Zij verwachtte de uitkomsten van deze studie binnenkort aan de Kamer te kunnen zenden.

Het wegverkeer levert een aanzienlijke bijdrage tot de milieubelasting in Nederland en is langzamerhand één van de belangrijkste milieu-belastende activiteiten geworden. Op basis van recent uitgevoerde analyses kan worden vastgesteld dat de druk van het wegverkeer op het milieu nog onvoldoende afneemt, vooral als gevolg van de groei van dat verkeer. Ondanks goede resultaten die in het verleden bereikt zijn, zullen daarom nog zeer grote inspanningen moeten worden verricht om de milieudoelen voor het wegverkeer te realiseren. Bronbeleid zal daarbij een zeer belangrijke rol moeten blijven spelen. Om inderdaad de voor ogen staande 20% tot 70% afname van de emissies per autokilometer te halen, zijn een aantal nadere activiteiten nodig en daarbij is een prominente rol van de overheid, zowel op lokaal als op nationaal en internationaal niveau, van belang. Ook ligt hier een belangrijke taak voor de individuele autogebruiker, het bedrijfsleven en de intermediaire organisaties. De bewindsvrouw hoopte dat alle betrokkenen zich maximaal zullen

inspannen om de druk van het wegverkeer op het milieu te doen afnemen.

Op dit moment zijn de omstandigheden nog niet zodanig dat een forse ondersteuning van alternatieve brandstoffen gerechtvaardigd is. Er vindt een studie plaats naar een aantal initiatieven op het vlak van biobrandstoffen. Vanuit de agrarische hoek bestaat daar uiteraard veel belangstelling voor en in sommige landen, zoals de Verenigde Staten, staat ook het geven van een impuls aan de agrarische sector voorop, maar of het milieubelang er zo mee gediend is, is nog de vraag, terwijl ook de kosteneffectiviteit nog niet zo helder is. De verwachting is dat over een halfjaar een en ander duidelijk zal zijn. Daarna kan worden gezien of concrete voorstellen tot stimulering van alternatieve brandstoffen zinvol zijn.

Zomersmog wordt niet alleen bepaald door de emissies van het verkeer in de stad, maar heeft ook te maken met achtergrondconcentraties en met vervuiling vanuit andere landen. In internationaal verband wordt gezien of landen elkaar in een zomersmogbeleid kunnen ondersteunen. In eerste instantie is het zaak om ervoor te zorgen dat het verkeer zo schoon mogelijk wordt; vooral dat is van grote betekenis voor zomersmog en de algemene luchtkwaliteit.

De fijnstofemissie door slijtage van wegdek, banden en remvoeringen is op zichzelf aanzienlijk, maar het gaat hier vooral om de grotere fijnstofdeeltjes die minder schadelijk lijken dan de kleinere deeltjes in de uitlaatgassen. Vermindering van de fijnstofemissie door slijtage van wegdek, banden en remvoeringen vindt plaats door verlenging van de levensduur van banden, wegdek en remvoeringen. Moderne wegdekken, zoals ZOAB, zijn ook meer slijtvast dan oudere wegdekken. Verder kunnen alleen in Europees verband nadere eisen worden gesteld aan banden en remvoeringen. Overigens zijn er rond fijnstofemissie nog veel onzekerheden, zodat nog veel onderzoek in een aantal landen nodig is.

Het progressiever maken van het MRB-tarief leidt tot een verhoging van de vaste lasten, hetgeen weinig invloed op het rijgedrag heeft en ook geen verandering brengt in het huidige wagenpark. De lijn is vooral gericht op variabilisatie. Er vindt hier echter nog overleg over plaats met het ministerie van Financiën, in het kader van de vergroening van het belastingstelsel.

In reactie op de vraag over de diesel in Zweden merkte zij op dat het hier gaat om een zeer lichte diesel die goed voldoet in koude gebieden. Deze brandstof heeft echter waarschijnlijk negatieve milieueffecten, bijvoorbeeld voor de CO₂. Zij zegde toe over dit punt schriftelijk meer informatie te verstrekken. Overigens merkte zij op dat diesel een positief effect op de CO₂ kan hebben in vergelijking tot benzine of LPG, maar dat geldt uitsluitend voor lange afstanden en voor de schoonste dieselsonsoort. Omdat in Duitsland vrij veel lange afstanden worden gereden, liggen er voor dat land dus mogelijkheden op dit punt en in Duitsland wordt daar nu ook naar gekeken.

Juist vandaag vergadert een gezamenlijke commissie uit de Duitse Bondsdag en de Duitse Bondsraad over de MRB in Duitsland, in het bijzonder over het voorstel om auto's zonder katalysator sterker te belasten dan auto's met katalysator. Er is toestemming van de Europese Commissie nodig om voor 2005 scherpere eisen aan voertuigen te stellen, zoals het Duitse voornemen is, maar het ziet ernaar uit dat de Commissie die toestemming wil geven. Dat zou betekenen dat het huidige principe waarbij geen fiscale bevoordeling mag worden gegeven op basis van normen die nog niet vastgesteld zijn, zou worden doorbroken. Voor Nederland zou dat zeer interessant zijn.

Zij kon op dit moment geen antwoord geven op de vraag over de MRB-grondslag in Denemarken. Zij zegde toe de Kamer hier schriftelijk over te informeren.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** zou wel iets kunnen zeggen over de hoogte van de BPM in Denemarken, namelijk dat die 300% van de nieuwwaarde van een auto bedraagt, maar zij nam aan dat de heer Reitsma die hoge BPM niet als model voor Nederland zou willen hanteren.

Vervolgens merkte zij op dat op het ministerie van Verkeer en Waterstaat eveneens een nota over voertuigen wordt voorbereid, maar dan toegespitst op aspecten als bereikbaarheid en veiligheid. Een aantal onderwerpen die vandaag naar voren zijn gebracht, zullen in die nota nader worden behandeld, zoals de relatie tussen milieu en veiligheid.

Het besluit over invoering van «paarse diesel» moet nog genomen worden. Het principe is dat voor alle soorten verkeer compensatie wordt geboden en «paarse diesel» is daarbij een optie die uitvoerbaar lijkt. Verder wees zij op de nota «Transport in balans» waarin een groot aantal voorstellen en beleidsvoornemens voorkomen die juist zijn gericht op beperking van de groei van het goederenvervoer over de weg door bevordering van de modal shift (waarbij wordt geprobeerd de groei op te vangen in de binnenvaart en het railvervoer) en door verhoging van de efficiency van het wegvervoer. Daarnaast worden praktijkproeven gedaan naar de toepassing van LPG in de zware sector en wordt in EU-kader bezien of bij het Eurovignet een differentiatie kan worden aangebracht naar Euro-0, -1, -2 of -3.

Zij vond het niet terecht om zonder meer te stellen dat Oost-Europese vrachtwagens vervuילend zijn. Zo voldoet op dit moment ruim 25% van het Poolse wagenpark dat wordt ingezet voor het internationale vervoer, al aan de Euro-2-norm. Dat is vooral een effect van steunverlening vanwege de EU om dat soort investeringen op gang te brengen en Polen daarmee gereed te maken voor toetreding tot de Unie. Verder wordt in november a.s. in ECE-verband (waarin zowel West- als Oost-Europese landen vertegenwoordigd zijn) geprobeerd om tot minimumeisen voor het internationale vervoer te komen, teneinde het gebruik van vervuילende vrachtwagens te beperken. Daarnaast is in CEMT-verband al besloten om over te gaan op een systeem waarbij het gebruik van schone vrachtauto's wordt gestimuleerd en bij het CEMT zijn ook alle Oost-Europese landen aangesloten.

Op dit moment wordt niet apart geregistreerd of een ingevoerde auto al dan niet voorzien is van een katalysator. Wel wordt al gewerkt aan het opzetten van een systeem waardoor de Dienst wegverkeer voortaan kan registreren of een geïmporteerde auto al dan niet voorzien is van een katalysator. Er zijn wel tekenen die wijzen op een stijging van de import van auto's uit Duitsland, maar de minister was niet in staat om daar concrete cijfers over te geven. Verder wordt nu gekeken naar de mogelijkheid om ook op oude auto's nog een deel van de BPM te heffen.

Toepassing van schonere brandstoffen en technieken in stedelijke gebieden komt tot nu toe alleen nog op kleine schaal van de grond. Eén van de redenen hiervan is dat schonere technieken, zeker in de aanvangsfase, vaak duurder zijn dan de conventionele technieken. Daarom wordt nu in overleg met de bedrijfstak een convenant voorbereid voor de grootschalige toepassing van LPG en aardgas in het stads- en streekvervoer. Verder is ook op andere terreinen nog een impuls nodig om de marktintroductie wat soepeler te laten verlopen, waar in de beleidsnota verder op wordt ingegaan.

Er wordt al gewerkt aan invoering van milieuaspecten in de APK. Zo is per 1 januari jl. de dieselroetmeting van start gegaan. Er waren wat aanvangsproblemen wegens late levering van de apparatuur, maar inmiddels loopt dit nu. Verder is de invoering van de viergastest met Lambdacontrole voorbereid. Deze aspecten waren overigens al opgenomen in de Europese richtlijn.

De filosofie van het groenboek van Neil Kinnock wordt door Nederland onderschreven, maar het in dat stuk voorgestelde systeem van allerlei beperkingen en heffingen vindt Nederland veel te ingewikkeld. De

minister meende dat dit veel eenvoudiger moet worden geregeld, alleen al met het oog op controlemogelijkheden, en vond dat vooral accijnzen het beste beïnvloedingsmiddel vormen, terwijl ook roadpricing in het verlengde van het Eurovignet een goed middel is. Verder vond zij dat een en ander in principe voor alle vervoerswijzen zou moeten gelden en dat op de wat langere termijn het vervoer zelf alle kosten van het vervoer moet opbrengen. Het is overigens niet zo eenvoudig om alle kosten precies te bepalen; vooral over de externe kosten lopen de opvattingen nogal uiteen, ook al omdat ze minder gemakkelijk zijn te concretiseren. De indruk bestaat dat bij het personenverkeer langzamerhand wel alle kosten, ook de maatschappelijke, worden betaald, maar voor het vrachtvervoer, het spoorvervoer en de binnenvaart geldt dat zeker nog niet.

Op dit moment vindt in EU-verband nader overleg over het groenboek plaats en het is de bedoeling dat de Europese Commissie vervolgens snel met concrete voorstellen komt. Als eerste voorstel in dit verband wordt gedacht aan een minimumaccijns en de bewindsvrouw had enige hoop dat de Ecofin-raad daar redelijk positief tegenover zal staan.

Zij had inmiddels begrepen dat de heer Crone bij zijn voorstel om alleen nog schone auto's in de stad toe te laten, denkt aan de zeer lange termijn, wanneer ook hybride en elektrische auto's op grote schaal beschikbaar zijn. Verder wees zij erop dat het Rijk op dit punt geen bevoegdheden heeft, maar dat het op basis van de Wegenverkeerswet aan gemeenten is om eventueel maatregelen in deze zin te nemen. Het leek haar niet terecht om hierbij alleen naar het milieuaspect te kijken, want hier spelen ook zaken als bereikbaarheid en leefbaarheid die niet alleen met emissies, maar ook met aantallen voertuigen te maken hebben.

Zij wilde zeer terughoudend zijn met het creëren van doelgroepstroken. Die stroken moeten alleen daar worden aangelegd waar ze echt nodig zijn om voorrang te geven aan het verkeer dat belangrijk wordt geacht. Daarbij gaat het vooral om het vrachtvervoer op de korte afstand, het openbaar vervoer en bijvoorbeeld het afvoeren van bepaalde soorten goederen uit de Rotterdamse haven.

Discussie in tweede termijn

De heer **Reitsma** (CDA) was enigszins teleurgesteld over het antwoord van de minister van VROM over de LPG-G3-installaties, maar er is nog gelegenheid om daarop terug te komen. Verder wachtte hij met grote belangstelling voorstellen over biobrandstoffen af. Hij drong erop aan dat daar haast mee gemaakt wordt.

De heer **Crone** (PvdA) had met instemming gehoord dat nog verder overleg plaatsvindt, in het kader van de vergroening van het belastingstelsel, over aanpassing van de BPM en de MRB. Hij had er begrip voor dat daar nog enige tijd voor nodig is, gezien de belangrijke financiële consequenties die hieraan vast kunnen zitten. Omdat hij graag prioriteit wilde geven aan fiscale maatregelen en andere mogelijkheden om schonere technieken en zuiniger en schoner rijden te bevorderen, stelde hij zich voor daarover door middel van een motie een uitspraak van de Kamer te vragen.

Hij was het eens met de gedachte om jaarlijks in de begrotingsstukken aan te geven wat de afgelopen periode is gedaan en welke projecten voor de komende periode op de rol staan. Vooral het vooruitkijken over een langere periode vond hij daarbij belangrijk, om betrokkenen zekerheid te geven waar het in bijvoorbeeld een periode van tien jaar naar toe zal gaan en het daardoor voor hen gemakkelijker te maken om over de vaak vrij hoge aanvangskosten van nieuwe technologieën heen te stappen.

Ten slotte wees hij er nog eens op dat «schoner, zuiniger en stiller» niet alleen kan worden bevorderd door nieuwe technieken en fiscale maatregelen, maar ook door een aanpassing of een beperking van het gebruik van de infrastructuur.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) had inmiddels begrepen dat de f 470 verlaging van de MRB op personenauto's met LPG-G3-installaties bestaat uit f 220 als compensatie brandstof en f 250 als een extra verlaging, terwijl de commissie-Van der Vaart indertijd een extra verlaging van circa f 400 heeft geadviseerd, waarmee het totaalbedrag aan verlaging zou uitkomen op ruim f 600. Hoe zit dat precies?

Zij vroeg wanneer concrete maatregelen genomen kunnen worden tegen de import van oude auto's uit Duitsland.

Zij had een motie voorbereid over biobrandstoffen, maar zag ervan af om deze ook in te dienen, nu is gezegd dat over een halfjaar nadere informatie hierover te verwachten is.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) was ingenomen met de toezegging om jaarlijks in de begrotingsstukken een overzicht te presenteren, ook omdat er dan direct een relatie met de financiële aspecten gelegd kan worden.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** merkte op dat de verlaging van de MRB voor personenauto's op LPG al is afgesproken in het kader van de belastingvoorstellen voor 1997. Verder beaamde zij dat de commissie-Van der Vaart indertijd uitkwam op een totaalbedrag van circa f 600, maar zij had begrepen dat de LPG-branche wel tevreden is met een verlaging van f 470. Zij wilde daarom vasthouden aan hetgeen reeds bij het belastingplan-1997 is afgesproken.

Zij was inderdaad van plan zo snel mogelijk met voorstellen over biobrandstoffen te komen, maar tekende nogmaals aan dat het nog de vraag is of inzet van deze brandstoffen uit milieuoogpunt wel zo gunstig is.

Een eventuele motie van de heer Crone wachtte zij met belangstelling af.

Ten slotte merkte zij op dat sommige grote steden, waaronder Amsterdam en Groningen, bezig zijn met het ontwikkelen van plannen om delen van de stad minder toegankelijk te maken voor auto's, mede met het oog op de milieubelasting. Het gaat hier ook om een verantwoordelijkheid van het lokale bestuur.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** herhaalde dat op dit moment wordt bekeken hoe door de Dienst wegverkeer kan worden gekomen tot een registratie van auto's op een aantal milieuaspecten, zoals een katalysator. Mocht blijken dat het nu door Duitsland voorgestane systeem in de ogen van de Europese Commissie genade kan vinden, dan zal ook in Nederland worden overwogen of tot eenzelfde stap als in Duitsland gekomen dient te worden. Een termijn op dit punt kon zij niet noemen, omdat niet bekend is wanneer de Europese Commissie hierover een uitspraak zal doen.

Een ondersteunende motie zoals de heer Crone die kennelijk voor ogen heeft, zag zij op zichzelf graag tegemoet, maar anderzijds had zij nu op het

terrein van Verkeer en Waterstaat al voor circa 12 mld. aan moties voor volgend jaar liggen. Zij vond dan ook dat er langzamerhand sprake is van motie-inflatie.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

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

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
De Gier