

Vergaderjaar 1998–1999

25 887

Derde Nationaal Milieubeleidsplan

Nr. 18

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 mei 1999

De vaste commissie voor Economische Zaken¹ heeft op 20 april 1999 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Economische Zaken over **haar brief van 5 februari 1999 inzake het derde nationaal milieubeleidsplan** (25 887, nr. 17).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Crone** (PvdA) vroeg zich af of de brandstofmixdoelstellingen nog wel kloppen, gezien het feit, dat alle doelstellingen in de sfeer van de automobilititeit niet worden gehaald.

Hoewel de studie van het Centrum voor energiebesparing en schone technologie (EC) helder is, wordt in de brief van het kabinet niet vermeld, dat de verschuiving in het stedelijk milieu naar diesel een hogere CO₂-emissie met zich brengt. Een toezegging om dit elders te compenseren miste de heer Crone. De vervoerssector heeft de komende tien jaar de grootste stijging van uitstoot van CO₂.

Er moeten fikse verschuivingen plaatsvinden van diesel naar gas en benzine en naar zuiniger auto's. Hij hoorde graag een bevestiging van de minister, dat degenen die een zuinige auto kopen worden bevoordeeld via de BPM en de motorrijtuigenbelasting en deze gang van zaken een hoogtepunt vormt in het kader van de vergroening.

Naast de subsidies en de prijsmaatregelen zijn nog andere maatregelen in het stedelijk milieu denkbaar. Alleen de groene auto's (met bijvoorbeeld een groen nummerbord) zouden de stad in mogen. De heer Crone was erover verheugd dat de minister terzake van de taxi's overweegt bij de uitgifte van vergunningen en het instellen van venstertijden een gereguleerde toegang tot de binnenstad te realiseren. Hij pleitte ervoor dat iets dergelijks ook voor de vrachtwagens gebeurt. In Groningen is men bezig met een proef met hybride vrachtwagens (met dieselmotor en elektromotor). In dit kader kan ook aan de bussen worden gedacht. De in het convenant gemaakte afspraak dat in 2002 50% van de nieuw aangeschafte bussen op gas zal rijden vond de heer Crone te mager.

De heer Crone herinnerde eraan dat de minister van Verkeer en Waterstaat enkele jaren geleden heeft gezegd, dat in 2000 de vrachtwagen op gas productierijp zou zijn. Wat is er de oorzaak van dat hierover in de brief

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Voûte-Droste (VVD), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), M. B. Vos (GroenLinks), Van Zijl (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Hofstra (VVD), Van Walsem (D66), Wagenaar (PvdA), Stroeken (CDA), De Boer (PvdA), Van den Akker (CDA), Geluk (VVD), Verburg (CDA), Bos (PvdA), Van Dok-van Weele (PvdA) en Blok (VVD).

Plv. leden: Verbugt (VVD), Atsma (CDA), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Wijn (CDA), Klein Molekamp (VVD), Vendrik (GroenLinks), Kamp (VVD), Van den Berg (SGP), Poppe (SP), Kuijper (PvdA), Van Middelkoop (GPV), Van der Steenhoven (GroenLinks), Schoenmakers (PvdA), Bakker (D66), Cornielje (VVD), Schimmel (D66), Herrebrugh (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Smits (PvdA), De Haan (CDA), Van Beek (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Koenders (PvdA), Rehwinkel (PvdA) en Udo (VVD).

niets wordt gezegd? In dit kader moet de doelstelling kosteneffectief worden verbeterd.

Ten slotte herinnerde de heer Crone aan de mede door de VVD en D66 ondertekende motie (nr. 24 884) inhoudende dat bij de jaarlijkse begroting van Verkeer en Waterstaat de voortgang van het actieplan schone automobilititeit, schone voertuigtechniek en schone brandstoffen uit de doeken zou worden gedaan. Wellicht wil de minister haar collega van Verkeer en Waterstaat hierop nog eens aanspreken.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) stelde dat de fiscale maatregelen om het gebruik van zuiniger auto's te bevorderen op de steun van de VVD kunnen rekenen, mits de gekozen methodiek niet te ingewikkeld is.

In het kader van de MIBU-regeling (bevordering van schonere en zuiniger bussen) is een bedrag van 2,5 mln. beschikbaar gesteld. Om hoeveel overheidsgeld gaat het per bus?

De heer Klein Molekamp concludeerde dat het rapport van het CE veel minder antidiesel is dan de brief van de minister. Als het gaat over de lange afstand moet diesel worden toegejuicht, gezien het broeikaseffect. Oud-minister Wijers heeft hierover geschreven: «De landelijke milieukwaliteit wordt vrij sterk gedomineerd door de broeikasproblematiek en is daarom gebaat bij een groter aandeel in de brandstofmix van diesel die minder CO₂ uitstoot dan benzine en LPG.» Onderschrijft de minister deze uitspraak? Naar aanleiding van een interruptie merkte de heer Klein Molekamp op, dat in het rapport over de optimale brandstofmix voor het wegverkeer op een aantal punten een evenwichtiger afweging wordt gemaakt dan in de brief van de minister. Het was hem opgevallen dat het rapport vrij selectief wordt geciteerd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks) wees op de tweeslachtigheid als het gaat over LPG: in het personenvervoer moet het aandeel van LPG toenemen, maar het EC constateert dat het verder subsidiëren van LPG, indirect of direct, in termen van milieuefficiëntie niet de grootste resultaten oplevert. Er zal over een ander instrumentarium moeten worden nagedacht. Met de autobranche zou kunnen worden afgesproken dat in 2005 het aandeel LPG in het Nederlandse wagenpark 10% is. Dure milieuguldens kunnen dan op een andere manier effectiever worden besteed.

De heer Vendrik had begrepen dat dieselmotoren qua CO₂-uitstoot schoner zijn. Auto's op LPG gebruiken meer liters per kilometer, terwijl de CO₂-uitstoot per liter diesel hoger is dan die bij LPG. Beide effecten heffen elkaar ongeveer op. Er is wat de milieuwinst betreft geen sprake van een tegenstelling tussen LPG en diesel. De heer Vendrik pleitte ervoor dat het kabinet voortvarend verder gaat met het terugdringen van diesel, zowel in de stad als daarbuiten.

Hoe staat het met de uitkomsten van de studie over het grijs kenteken van de bestelauto's die, uitgerust met diesel, thans een voordeel hebben? Hoelang wordt doorgedaan met de terugverregeling paarse diesel voor zware vrachtwagens? Die regeling belemmert het weren van het zware verkeer in de stad. Het begin van het verbeteren van de brandstofmix zou moeten liggen in het beëindigen van subsidieregelingen, waaronder die teruggavenregeling.

Ten slotte vroeg de heer Vendrik of die 2,5 mln. in het kader van de MIBU-regeling in 1998 voldoende is geweest. Moeten niet extra financiën beschikbaar worden gesteld, opdat met de grootst mogelijke voortvarendheid gewerkt wordt aan het laten rijden van stadsbussen op gas?

De heer **Van Dijke** (RPF) sloot zich aan bij de vraag van de heer Crone over de haalbaarheid van de doelstellingen. Moet naast de voorgestelde maatregelen niet tot straffe regels worden gekomen voor het brandstofverbruik? Gedacht kan worden aan de eis, dat personenauto's per se niet meer mogen gebruiken dan 1:25. Strakkere nationale regelgeving – het

kan overigens ook in Europees verband worden gezien – leidt ertoe, dat de ambities gemakkelijker kunnen worden gehaald. De heer Van Dijke nodigde de minister uit die stap voorwaarts te zetten.

Zou de minister een inzicht kunnen geven in het ambitieniveau in het buitenland?

De heer Van Dijke pleitte ervoor dat een voorlichtingscampagne wordt gevoerd.

Hij vroeg aandacht voor het feit dat bussen met een lage instaphoogte ten behoeve van mensen met een handicap altijd grote bussen zijn.

De mogelijkheden van stedelijke distributietrucks blijven hangen op de technische definiëring. Waar wringt hier de schoen?

Ten slotte zou de heer Van Dijke een verhoogde ambitie van de minister willen hebben met betrekking tot de vliegwiellbussen die goede prestaties leveren.

De heer **Van den Akker** (CDA) zei zich in grote lijnen te kunnen vinden in de nadere uitwerking van de brandstofmixdoelstellingen en de instrumenten voor het daadwerkelijk realiseren van de verschuiving van de brandstofmix.

De heer Van den Akker vroeg zich af waarom het bijna twee jaar heeft moeten duren voordat het rapport van het CE van een nadere uitwerking werd voorzien.

De nadere uitwerking beperkt zich hoofdzakelijk tot het stadsverkeer, hoewel het rapport van het CE handelt over de inzet van brandstoffen in het Nederlandse wegverkeer in 1997.

De heer Van den Akker hoorde graag met hoeveel procent de luchtverontreining afneemt indien de doelstellingen worden gehaald.

Hij betreurde het dat het instrumentarium per voertuigcategorie zich na twee jaar nog in het onderzoekstadium bevindt en niet concreet kan worden gepresenteerd.

De heer Van den Akker sloot zich aan bij de vraag van de heer Van Dijke over de gang van zaken in het buitenland.

Met betrekking tot de stads- en streekbussen wees de heer Van den Akker de minister op het bestaan van converterkits. Zware dieselmotoren kunnen hiermee op aardgas of LPG rijden, zonder verlies van prestaties. Ten slotte wilde de heer Van den Akker iets meer weten over de elektrische auto, van belang voor het stadsverkeer.

Het antwoord van de regering

De **minister** merkte op dat de belangrijkste conclusie van het rapport van het CE was dat het aandeel diesel in de stad omlaag moet omdat dit niet alleen milieuwinst, maar ook economische winst oplevert. In de onderhavige brief gaat het om de vraag hoe de bestaande brandstofmix optimaal kan worden ingezet. In 2001 wordt de studie optimale brandstofmix geactualiseerd. Nieuwe technieken kunnen aanleiding vormen tot nieuwe doelstellingen. Overigens worden de doelstellingen niet alleen via de optimale brandstofmix gehaald. Onder meer het vergroeningspakket en de nota Klimaatbeleid spelen in dit kader ook een rol.

De vragen over het fiscale pakket van de heer Vendrik kon de minister niet beantwoorden. Dat is een zaak van de heer Vermeend.

Met betrekking tot het stedelijk milieu wees de minister erop dat de steden zelf bepalen wat wordt toegelaten. De techniek van de hybride vrachtwagens is nog niet breed toepasbaar. Het zal nog wel vijf jaar duren voordat de hybride aandrijving kosteneffectief op de markt is. Veel instrumentarium van Economische Zaken is gericht op dit soort technologische innovaties. Een lastig probleem voor transporteurs is dat niet alles voor de stad wordt overgeslagen. Een aantal steden denkt na over de manier waarop op een milieuvriendelijke manier de binnenstad bereikt

kan worden. Gevraagd of de gemeenten op dit vlak niet meer moeten samenwerken – de schaalgrootte maakt het goedkoper – stelde de minister, dat met de VNG zal worden nagegaan hoe het op lokaal niveau verder kan worden gestimuleerd.

De doelstelling van 100% diesel geldt voor vrachtwagens die op de lange afstand opereren. Voor de stedelijke vrachtwagens is een andere doelstelling geformuleerd.

De boodschap van de heer Crone om bij de komende begroting van Verkeer en Waterstaat aandacht te besteden aan de voortgang van de ontwikkelingen en de technische definiëring zal de minister doorgeven aan haar collega van Verkeer en Waterstaat. Als het mogelijk is, zou het eerder per brief kunnen.

De vraag hoeveel subsidie naar een schonere en zuinige bus gaat kan niet worden beantwoord. De uiteindelijke meerkosten zijn nog niet volledig uitgekristalliseerd. De streefcijfers zijn opgenomen in het convenant dat tot 2005 loopt. De subsidies zijn met name bestemd voor demonstratieprojecten en marktintroductie. Verder is er nog de derogatie van LPG-accijns.

De minister vindt de positie van het aandeel LPG zorgelijk. Er is in Nederland een fantastisch distributienet; daar ligt het niet aan. De korting op de MRB voor de G3 LPG-installaties heeft maar een beperkt effect gehad. In de tweede tranche vergroening zal via verschuivingen worden getracht het LPG-gebruik te stimuleren. Een vervelend effect is de hoge meerprijs (f 5000) van auto's met een LPG-installatie. De goedkoopste en snelste weg is als af-fabriek voertuigen met LPG worden geleverd. De meerprijs zal dan nog maar f 3000 bedragen en ook de emissies zullen dalen.

Het gebruik van LPG is in de omliggende landen aan het toenemen. Gevraagd of andere maatregelen dan alleen fiscale-financiële maatregelen door de regering worden overwogen om het aandeel van LPG te verhogen, stelde de minister dat het eerder gaat om het wegnemen van de financiële barrière bij aanschaf. Er moet minstens sprake zijn van een level playing field; er moet geen kostennadeel aan zitten. Het opleggen van een quotum zag de minister niet zitten. Wellicht kan met de sector afgesproken worden dat in het kader van het verkoopbeleid de verkoop van auto's met LPG wordt gestimuleerd.

Het ambitieniveau in het buitenland is laag. Wel is het een discussiepunt in een aantal steden; Athene stimuleert taxi's met LPG. Inmiddels heeft de Europese Commissie belangstelling voor de benadering van Nederland. In 2000 komt de ambtelijke uitkomst van het auto olie 2-programma en in politieke zin duurt het dan nog twee jaar. De belangstelling voor zware LPG-voertuigen is bij de autofabrikanten zeer gering, met uitzondering van DAF.

Het stellen van scherpe eisen – bijvoorbeeld auto's die 1:25 rijden – moet in Europees verband worden gezien.

De minister sprak de overtuiging uit dat als steden kleine bussen willen met een lage instap die er ook komen.

Wat het technisch definiëren van de stedelijke distributietrucks betreft, wees de minister erop dat op dit moment alle vrachtwagens gelijk worden behandeld, zowel in financiële zin als in het lokale beleid. Dat komt doordat de aangrijpingspunten in technische zin nog steeds ontbreken. Het aansturen alleen op gebruik is niet uitvoerbaar. Er zal gezocht moeten worden naar een technisch onderscheid tussen vrachtwagens voor de lange afstand en de stadsvrachtwagens. Bij de taxi's is het in de toekomst mogelijk omdat daar een speciaal kenteken voor komt.

De minister zette uiteen waarom het zo lang heeft geduurd voordat de nadere uitwerking er was: er is hard aan gewerkt.

Over de converterkits merkte de minister op dat het achteraf ombouwen van diesel naar LPG mogelijk is. Het is in het algemeen duur en technisch

niet helemaal volmaakt. De keuze voor een converterkit of nieuwbouw is aan de gebruikers.

Ten slotte merkte de minister over de elektrische auto op dat nieuwe technieken de komende vijf jaar niet kosteneffectief zijn. Bij de actualisering van de optimale brandstofmix in 2001 zullen nieuwe technieken worden betrokken.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Tielens-Tripels