

Nr. 82

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 mei 2009

Op 3 april jl. heb ik samen met de directeurs van de RAI vereniging, de BOVAG en Autorecycling Nederland de sloopregeling («schone-luchtpremie») voor oude personen- en bestelauto's ten doop gehouden. In vervolg op mijn brief van 6 maart jl. (kamerstuk 30 175, nr. 78) wil ik u met deze brief graag op de hoogte brengen van de kenmerken van deze regeling en de beweegredenen die bij de vormgeving ervan een rol hebben gespeeld. Ook wil ik u informeren over de voortgang met de gemeentelijke milieuzones voor vracht- en bestelauto's, naar aanleiding van recente TNO-gegevens. Ook zal ik ingaan op de verbanden tussen deze twee ontwikkelingen en eventuele consequenties.

Sloopregeling voor oude personen- en bestelauto's

In het pakket om de economische crisis te bestrijden heeft het kabinet 65 miljoen euro uitgetrokken voor een sloopregeling voor oude personen- en bestelauto's. Zoals het kabinet in zijn standpunt over een sloopregeling (kamerstuk 31 305, nr. 37) aangaf is het van mening dat ook de autobranche zelf ook aan een dergelijke sloopregeling zou moeten bijdragen, bijvoorbeeld vanuit het fonds van Autorecycling Nederland (ARN). Op 3 april is het kabinet met de autobranche tot overeenstemming gekomen over de inhoud en financiering van een sloopregeling. Daarbij draagt de autobranche vanuit het ARN-fonds dit jaar 20 miljoen euro bij en houdt de branche 10 miljoen gereserveerd voor 2010. De inzet van daarvan zal onder andere afhangen van het verloop van de regeling, die naar ik hoop succesvol zal zijn. In de bijlage bij deze brief vindt u een samenvatting van de belangrijkste kenmerken van de sloopregeling.

De regeling beoogt een economische steun te verlenen aan de autobranche en tegelijk te zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit door een prikkel te geven om de meest vervuilende auto's versneld van de weg te halen en in te ruilen voor een substantieel schonere auto. Voor de benzineauto's betekent dit dat het kabinet een prikkel wil geven om auto's

die niet zijn voorzien van een driewegkatalysator (auto's van ruwweg vóór 1990¹, premie € 750) en de eerste generatie katalysatorauto's (auto's met bouwjaar tussen 1990 en 1996, premie € 1000) in te ruilen en te vervangen door een moderner en schoner exemplaar (bouwjaar 2001 en later). Op voertuigniveau levert dit een fikse reductie (tot ruim 90%) op van de praktijkuitstoot van stikstofoxiden (NO_x).

Voor dieselpersonenauto's bedraagt de premie € 1000 en wordt als eis gesteld dat de terug te kopen dieselauto voorzien is van een af-fabriek roetfilter.

Een dergelijk filter levert een reductie op van de uitstoot van fijn stof van meer dan 90% ten opzichte van een vergelijkbare auto's zonder zo'n filter en vormt daarmee een waterscheiding in de uitstoot van dieselauto's. Dieselpersonenauto's met een af-fabriek roetfilter zijn ongeveer vanaf het jaar 2003 op de weg verschenen en in die zin is deze eis aan de terug te kopen auto dus wat strenger dan bij de terug te kopen benzineauto. Mede hierdoor verwacht het kabinet dat een deel van de autobezitters hun oude dieselauto zullen inruilen en vervangen door een schonere benzineauto, hetgeen een extra reductie van de uitstoot oplevert.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland heeft het kabinet er niet voor gekozen om te verlangen dat een splinternieuwe auto wordt teruggekocht. Door de automarkt «van onder af» te stimuleren verwacht het kabinet een goed milieuresultaat tegen relatief beperkte kosten en komt een groot deel van de premies ten goede aan de Nederlandse autobranche. Naar verwachting zal de versnelde vervanging van tweedehands auto's ook kunnen leiden tot het aantrekken van de nieuwverkoop. Doordat de terug te kopen auto niet nieuw hoeft te zijn kan de Nederlandse sloopregeling ook toe met lagere premies dan bijvoorbeeld de €2500 die in Duitsland gehanteerd wordt.

Voor de bestelauto's (vrijwel uitsluitend dieselauto's) gelden dezelfde voorwaarden als voor de dieselpersonenauto's. Voor de grootste typen bestelauto's (leeggewicht meer dan 1800 kg) bedraagt de premie € 1750, aangezien deze in aanschaf en restwaarde duurder zijn dan de kleinere typen.

De premiehoogte voor de bestelauto's is vastgesteld met wederom het doel om de oudste en meest vervuilende bestelauto's versneld uit te faseren.

De sloopregeling heeft niet tot doel om op korte termijn een convenant te sluiten waarmee milieuzones voor bestelauto's worden ingesteld. Verderop in deze brief ga ik hierop nader in.

Om oneigenlijk gebruik van de sloopregeling en het aandeel zogenaamde «free-riders» zoveel mogelijk te beperken wordt als eis gesteld dat het in te leveren voertuig minstens een jaar op naam staat. Ook moet de in te leveren auto nog goed functioneren (waaronder ten minste nog 3 maanden APK). Dit om te voorkomen dat er autowrakken worden opgekocht en ingeleverd om de premie op te strijken.

De regeling kent, zoals gezegd, als voorwaarde dat er een auto wordt teruggekocht. Het is dus niet mogelijk om onder de regeling een auto in te leveren en daarvoor een premie te ontvangen zonder dat een nieuwere auto wordt aangeschaft. Met deze voorwaarde geeft het kabinet gestalte aan de doelstelling om de autobranche te ondersteunen. Maar ook vanuit milieuperspectief en voorkoming van oneigenlijk gebruik biedt deze voorwaarde de beste garantie dat de uitgekeerde premie een verbetering voor de luchtkwaliteit bewerkstelligt. Zonder de terugkoopeis is het immers

¹ Zoals in het Algemeen Overleg Mobiliteitsbeleid van 15 januari jl. is besproken (kamerstuk 31 305, nr. 105) is de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, die nodig is om kentekens te kunnen koppelen aan milieukennissen, begin 2010 gereed. Aangezien de sloopregeling zo snel mogelijk in dit jaar van start gaat wordt in deze regeling gebruik gemaakt van de datum van eerste toelating van de auto.

denkbaar dat de ontvanger van de premie in latere instantie de premie alsnog gebruikt om een even oude en vervuilende auto aan te schaffen.

Op dit moment wordt hard gewerkt om de regeling zo snel mogelijk van start te kunnen laten gaan. Hierbij geldt echter dat zorgvuldigheid voorop staat. Ik streef ernaar om de regeling nog vóór de zomer open te kunnen stellen. Bij de uitvoering van de nationale sloopregeling zal ook worden bezien op welke manier gemeentelijke initiatieven voor een sloopregeling, zoals die momenteel in Den Haag bestaat en in een aantal andere gemeenten wordt overwogen, optimaal kunnen aansluiten. Ik ben daarvoor in overleg met de betreffende gemeenten.

Tot slot ben ik van plan om het te verwachten milieueffect van de sloopregeling te laten inschatten en tijdens de looptijd te laten evalueren. Immers het effect zal erg afhankelijk zijn van hoe de autobranche en andere overheden met eigen regelingen zullen aansluiten bij deze sloopregeling en welke auto's zullen worden ingeleverd. Ik zal u te zijner tijd informeren over de resultaten van deze onderzoeken.

Milieuzonering voor vracht- en bestelauto's

Afgelopen najaar heb ik u de resultaten gemeld van een eerste evaluatie van de milieuzones voor vrachtauto's (zie kamerstuk 31 305, nr. 87), die aangaf dat deze milieuzones hun vruchten beginnen af te werpen voor de luchtkwaliteit van inmiddels 9- steden. In navolging van het milieuzoneconvenant voor het vrachtverkeer spant het kabinet zich in voor een soortgelijk convenant voor de bestelauto (zie o.a. Aanhangsel Handelingen nr. 3235). Sinds het voorjaar van 2008 bestaat er een concept-convenant voor milieuzonering voor bestelauto's.

Bij de slotbespreking van het concept-convenant bleek echter dat een deel van het betrokken bedrijfsleven een sloopregeling voor bestelauto's als voorwaarde stelde voor ondertekening van het milieuzoneconvenant voor bestelauto's.

De betrokken gemeenten gingen in deze eis mee.

De insteek van het kabinet was er op gericht om de sloopregeling onder andere in te zetten voor het rondkomen van een milieuzoneconvenant voor bestelauto's en de vormgeving van de sloopregeling hierop toe te spitsen. Echter, in een laat stadium van de voorbereidingen van de sloopregeling ontving ik signalen vanuit TNO over de jaarlijkse metingen en doorrekeningen van de emissies van (o.a.) bestelauto's, die mij van een koppeling hebben afgehouden.

Zoals u weet worden elk voorjaar de gegevens geactualiseerd en naar de laatste inzichten aangepast waarmee de luchtkwaliteit in ons land wordt berekend. Deze gegevens betreffen niet alleen de achtergrondconcentraties van de betreffende stoffen, maar ook de gegevens over de uitstoot van verschillende bronnen.

Naar nu uit cijfers van TNO blijkt, stoten vooral bestelauto's die tussen ruwweg 2000 en 2006 nieuw zijn verkocht meer directe NO₂ uit dan eerder werd verondersteld. De totale uitstoot van stikstofoxiden (NO_x, dit is het mengsel van stikstofmonoxide, NO, en stikstofdioxide, NO₂) neemt wel af, zoals ook moet volgens de Europese richtlijnen voor de uitstoot van voertuigen, maar het aandeel van NO₂ in deze uitstoot is sterk verhoogd door de toegepaste apparatuur om de uitlaatgassen van andere stoffen te reinigen. En NO₂ is nu nét de stof waarvoor de grenswaarde in ons land op diverse plaatsen niet gehaald wordt, vooral langs drukke wegen. Bij nieuwere auto's wordt gebruik gemaakt van andere reinigingstechnieken en treedt dit probleem in mindere mate op.

De situatie dreigt zich nu dus voor te doen dat de oudere bestelauto's geen toegang zouden krijgen tot de milieuzones, maar de bestelauto's die een verhoogde NO₂-uitstoot kennen wel. Dit zou kunnen leiden tot een – weliswaar gering – averechts effect op de NO₂-concentratie binnen de milieuzone. Overigens zou een milieuzone voor bestelauto's wel leiden tot een geringe afname van de uitstoot van fijn stof (PM10), vanuit het oogpunt van gezondheid een belangrijk effect, maar het NSL toont aan dat op korte termijn ook zonder deze maatregel aan de grenswaarde voor fijn stof wordt voldaan.

De hierboven geschetste situatie is niet eenvoudig te verhelpen door strengere eisen te stellen aan de milieuzones voor bestelauto's, waarbij de bewuste bestelauto's met de verhoogde NO₂-uitstoot op korte termijn geweerd worden. Dan zou namelijk het grootste deel van het bestelauto-park de milieuzone niet meer in mogen.

De gemeenten en partijen uit het bedrijfsleven die betrokken zijn bij het overleg over milieuzonering voor bestelauto's zijn daarom overeengekomen om de toepassing van milieuzonering voor bestelauto's nogmaals te bekijken wat betreft timing en vormgeving, en hebben de intentie uitgesproken om hierover tot afspraken te komen. Indien de bewuste bestelauto's met de verhoogde NO₂-uitstoot op een later moment, bijvoorbeeld vanaf 2013, geweerd kunnen worden, zou dat wél in een significante verlaging van de NO₂-concentraties in de binnensteden resulteren, die tevens voor fijn stof een gezondheidskundige verbetering geeft. Echter, ten aanzien van NO₂ blijft er dan een saneringsopgave bestaan. Nu de Europese Commissie op 7 april jl. heeft ingestemd met het Nederlandse verzoek om in 2015 aan de NO₂-grenswaarde te gaan voldoen is er echter de nodige tijd om tot passende nieuwe afspraken te komen.

Voor het NSL heeft deze discussie geen ingrijpende gevolgen. Het effect van een milieuzone voor bestelauto's op de vermindering van de concentratie fijn stof (van belang voor het zichtjaar 2011) is op korte termijn relatief gering. Het wegvallen van deze reductie kan naar verwachting gecompenseerd worden door de landelijke sloopregeling. Milieuzones voor bestelauto's kunnen in de toekomst (zichtjaar 2015) mogelijk een goede bijdrage leveren aan de vermindering van NO₂ en fijn stof. De intentie om de milieuzone bestelauto's als reservemaatregel in het NSL aan te houden ten behoeve van verdere reductie van NO₂ en fijn stof is door de huidige convenantpartijen dan ook onderschreven.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer