

Vergaderjaar 2014–2015

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 168

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2014

Recentelijk heb ik diverse toezeggingen gedaan waaraan ik graag met deze brief invulling geef:

- AO Modernisering Milieubeleid op 10 september 2014 (Kamerstuk 28 663, nr. 61): de mogelijkheden bespreken met de NSL-partners van elektrisch rijden inzake scooters en brommers voor particulieren en bedrijven.
- AO Leefomgeving op 15 januari 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 194): u nader informeren over het toezicht op de kwaliteit, met name de luchtkwaliteit, van de geleverde bromfietsen nadat hierover met de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de ILT is gesproken.
- AO Leefomgeving op 6 november 2014: uitvoering van de motie Cegerek/Van Veldhoven over smogalarmering (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 31).

Toezegging over gesprek met NSL-partners over elektrische scooters

Inmiddels is er met een aantal NSL-gemeenten een verkennend gesprek gevoerd. Uit die gesprekken komt naar voren dat verschillende gemeenten al initiatieven hebben genomen om de aanschaf van elektrische scooters voor zowel bedrijven als particulieren te stimuleren.

In Stadsgewest Haaglanden komen bedrijven die veel kilometers afleggen op scooters, zoals pizzakoeriers, in aanmerking voor een subsidie van € 1.000,- bij de aanschaf of lease van een elektrische scooter. Deze regeling is onlangs uitgebreid naar particulieren en kleine gebruikers. Deze groep komt in aanmerking voor een subsidie van € 250,-.

In de gemeente Utrecht is een vergelijkbare regeling voor bedrijven en instellingen die binnen Utrecht één of meer scooters gebruiken voor veel kilometers. De financiële bijdrage voor de overstap naar het gebruik van elektrische scooters bedraagt maximaal € 1.500,- in geval van lease en € 1.000,- in geval van koop. Daarnaast is deze regeling bestemd voor

bedrijven en instellingen in de gemeente Utrecht met één of meer medewerkers die voor hun woon-werkverkeer jaarlijks minimaal 2.000 km per scooter of brommer afleggen.

In dat geval bedraagt de subsidie maximaal € 1.000,- per elektrische scooter voor zowel lease als koop.

Naast deze voorbeelden zijn er nog meer gemeenten die een vergelijkbare regeling hebben opgesteld. De lokale initiatieven leveren waardevolle informatie op over de drijfveren van particulieren en bedrijven om te kiezen voor een elektrische scooter. Elektrische scooters staan ook op de Milieulijst, zodat ze in aanmerking komen voor een milieuinvesteringsaftrek.

Ik wil samen met deze gemeenten, marktpartijen en brancheorganisaties leren van de huidige stimuleringsregelingen en erachter komen wat in de praktijk wel of niet werkt. Dit kan de opmaat zijn naar een gemeenschappelijk programma om het aandeel elektrische scooters in Nederland flink te laten groeien.

In dit kader betrek ik ook de motie van het lid Cegerek c.s. welke tijdens de behandeling van de lenM-begroting op 30 oktober jongstleden is ingediend (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 32). In deze motie wordt de regering verzocht om zakelijke rijders te wijzen op de mogelijkheden van investeringsaftrek via MIA/Vamil en de mogelijkheden te verkennen om particulieren te stimuleren tweektatscooters in te ruilen voor elektrische scooters. Overeenkomstig de strekking van deze motie en de eerdere toezegging zal ik u in het voorjaar van 2015 informeren op welke wijze hieraan invulling wordt gegeven.

Toezegging over toezicht op emissie-eisen van bromfietsen

Met RDW en ILT hebben over het toezicht op de emissie-eisen van bromfietsen enkele gesprekken plaatsgevonden. De ILT heeft op mijn verzoek geïnventariseerd welke belemmeringen zij ervaart in de praktijk en in het wettelijke kader bij het uitoefenen van een effectief toezicht. Daarbij zijn ook de gevolgen voor het toezicht op basis van de nieuwe Europese verordening nr. 168/2013 inzake de toelating van twee- en driewielige voertuigen betrokken. Deze nieuwe verordening treedt vanaf 2016 stapsgewijs in werking en schept onder meer nieuwe toezichtbevoegdheden en -verantwoordelijkheden voor met name de ILT. De nieuwe verordening is namelijk veel explicieter in de inspanningen die van zowel fabrikant en importeur als van typekeuringsautoriteit en nationale toezichthouders worden verwacht dan de tot dusver geldende wetgeving. De inventarisatie van de ILT en de mogelijkheden van de nieuwe verordening zijn aanleiding tot enkele aanpassingen in de nationale regels inzake de toelating van bromfietsen en de toekenning van toezichtbevoegdheden aan de ILT.

Uit de gesprekken is verder naar voren gekomen dat nu en bij de nieuwe verordening de Europese toelatingseisen gelden voor een type voertuig. Als wordt voldaan aan de toelatingseisen, krijgt een type voertuig een typegoedkeuring. De typegoedkeuringautoriteit ziet er vervolgens op toe dat de geproduceerde voertuigen volgens een bepaalde statistische formule gemiddeld ook aan de toelatingseisen voldoen. Het uitvoeren van een typekeuringstest van de uitlaatgassen door of in opdracht van ILT van één ten verkoop aangeboden exemplaar is daarom weinig zinvol. De uitkomst daarvan kan slechts een aanwijzing vormen of de serieproductie al dan niet aan de eisen voldoet, of dat na de productie wijzigingen zijn aangebracht waardoor het voertuig niet meer aan de

toelatingseisen voldoet. Er gelden voor afzonderlijke bromfietsen geen harde normen op basis waarvan kan worden opgetreden tegen de verkoper.

Voor het garanderen van een gemiddeld goede kwaliteit van de verkochte en afgeleverde bromfietsen zijn wij dus primair afhankelijk van de effectiviteit van het toezicht door de typekeuringsautoriteiten op de kwaliteit van de serieproductie van de fabrikanten, en secundair op een steekproefsgewijze controle of de afgeleverde bromfietsen overeenkomen met het type waarvoor een Europese goedkeuring is afgegeven. Dit laatste is een verantwoordelijkheid van de ILT.

Ik heb dit spanningsveld onder de aandacht van de Europese Commissie gebracht om bevestigd te krijgen dat er voor individuele bromfietsen eigenlijk geen toelatingseisen gelden anders dan dat zij moeten behoren tot een goedgekeurd type en om te bezien of en hoe er in de Europese toelatingsregels mogelijkheden kunnen worden gecreëerd voor een effectiever toezicht door de nationale toezichhouders.

De Commissie zal echter eerst de effecten van de nieuwe verordening, die de komende twee jaar stapsgewijs van kracht wordt, willen afwachten, alvorens nieuwe maatregelen voor te stellen.

Dat neemt niet weg dat ik er bij de Europese Commissie op aan zal blijven dringen om tot een beter toezichtkader voor de ILT te komen als effectief vangnet voor slechte voertuigen die ondanks het toezicht van de typekeuringsautoriteiten op de fabrikanten toch op de markt worden gebracht.

Uitvoering motie Cegerek/Van Veldhoven over smogalarmering

De leden Cegerek (PvdA) en Van Veldhoven (D66) hebben bij motie het verzoek gedaan het smogalarm zodanig vorm te geven dat mensen met luchtwegaandoeningen tijdig gewaarschuwd worden en daarbij zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de ons omringende landen. De overweging die daarbij wordt gegeven is dat in Nederland een waarschuwing wordt gegeven voor ernstige smog door fijn stof bij 200 microgram per kubieke meter, terwijl dit in het buitenland (België, Verenigd Koninkrijk) al bij lagere niveaus gebeurt. Voor astmatici en longpatiënten die daarvan hinder ondervinden, zou het zinvol zijn als zij zodanig worden geïnformeerd dat ze tijdig rekening kunnen houden met verhoogde fijn stof niveaus. Ook het Longfonds heeft in een petitie aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu bepleit dat burgers tijdig en actief worden geïnformeerd bij gezondheidsrelevante waarden voor luchtvervuiling en smog.

Ik heb het RIVM gevraagd mij te adviseren over een aanpassing van de huidige waarschuwniveaus. Het RIVM zal daarbij de inbreng meenemen van onder andere de provincies, die een verantwoordelijkheid hebben in het kader van de smogregeling, en van maatschappelijk betrokken partijen, zoals het Longfonds en milieugroeperingen. Ik verwacht in maart 2015 van het RIVM een advies hoe het smogwaarschuwingssysteem kan worden aangepast. Ik zal u daarover informeren. Vervolgens zullen mede op basis van het advies de bestaande smogregeling en het smogdraaiboek worden aangepast. In de communicatie over smog wil ik tevens een relatie leggen met de mogelijkheden die een nieuwe versie van de luchtkwaliteits-app kan gaan bieden. Een nieuwe versie van de luchtkwaliteits-app zal naar verwachting rond de zomer van 2015 beschikbaar komen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld