

Vergaderjaar 2016–2017

30 175

Luchtkwaliteit

33 043

Groene economische groei in Nederland (Green Deal)

Nr. 255

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 7 juli 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 11 mei 2017 over emissie-eisen brom- en snorfietsen (Kamerstukken 30 175 en 33 043, nr. 251).

De vragen en opmerkingen zijn op 8 juni 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 5 juli 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris uitgebreider kan toelichten waarom de gesprekken met de BOVAG en de RAI Vereniging zijn beëindigd? Op welke inhoudelijke punten is volgens de Staatssecretaris geen Green Deal mogelijk? Op welke punten konden de partijen elkaar wel vinden en op welke niet? Welke rol heeft Scooter Recycling Nederland, en zijn eerder getoonde bereidheid om een bijdrage te leveren aan het bekostigen van de inruilregeling, bij deze gesprekken gespeeld? Wat was de inzet van de betrokkenen aan tafel, zoals de BOVAG en de RAI Vereniging en wat was de inzet van de Staatssecretaris? De leden van de VVD-fractie vragen op welke punten er geen mogelijkheden waren om te komen tot een gedragen afspraak met de branche.

Uw Kamer heeft in verschillende moties aangedrongen op het aanpakken van de emissies van brom- en snorfietsen¹. Naar aanleiding van deze moties heb ik uw Kamer aangegeven dat ik in overleg met de sector oplossingen zoek in de volgende context: het aandeel van brom- en snorfietsen in de luchtvervuiling is relatief klein; het meest kosteneffectieve beleid is (Europees) bronbeleid; dit bronbeleid bestaat al en zorgt er voor dat per 1 januari 2018 de voertuigen moeten voldoen aan de Euro 4 norm en per 1 januari 2020 aan de Euro 5 norm (voor nieuwe voertuigtypes). Tegen deze achtergrond is met de RAI Vereniging en de BOVAG de mogelijkheid van een Green Deal verkend. De intentie daarbij was om een versnelde verschoning van het brom- en snorfietsenpark te bewerkstelligen door op de eerste plaats een half jaar voordat op 1 januari 2018 de nieuwe Euro 4 norm in werking treedt te stoppen met de import en verkoop van nieuwe Euro 2/3 tweetakt brom- en snorfietsen en op de tweede plaats de restantvoorraad Euro 2/3 viertakt brom- en snorfietsen na 1 januari 2018 zo klein mogelijk te houden om een snellere overgang van de strengere Euro 4 emissie-eisen te realiseren. Als tegenprestatie zou de restantvoorraadregeling waarin wordt voorzien in EU Verordening 168/2013² worden gehandhaafd waarmee wordt toegestaan een beperkte restantvoorraad van Euro 2/3 viertakt brom- en snorfietsen op de markt te brengen nadat het emissiecertificaat is verlopen. Dit zou dus niet worden toegestaan voor de Euro 2/3 tweetakt.

Uit nadere bestudering van dit voorstel bleek dat tweetakt brom- en snorfietsen enkele procenten van de totale nieuwverkoop uitmaken. Het versneld uitfaseren hiervan draagt daardoor niet significant bij aan het reduceren van de emissies. De vrijwillige importstop van de tweetakt vanaf 1 januari 2017 en verkoopstop een half jaar later weegt daarmee niet op tegen het toelaten op de markt van een restantvoorraad van de viertakt na 1 januari 2018.

Daarbij speelden ook twee juridische aspecten: de Green Deal zou in strijd kunnen zijn met artikel 6 van de Mededingingswet («het kartelverbod») en de Green Deal zou in Brussel genotificeerd moeten worden. Dat laatste kwam op een laat moment ter tafel en zou ertoe leiden dat de Green Deal pas in werking kon treden nadat de verplichtingen voor de RAI Vereniging en de BOVAG (stoppen met import en verkoop van tweetakt brom- en snorfietsen) uitgevoerd hadden moeten zijn.

Op basis van deze constatering en het gegeven dat de gesprekken en onderzoeken naar mededingingsrechtelijke aspecten zoveel tijd in beslag hebben genomen, heb ik besloten de gesprekken met RAI Vereniging en BOVAG over een Green Deal te beëindigen.

¹ Kamerstuk 33 750-XII, nrs. 45, 46 en 49.

² Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees parlement en de raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

Aan het begin van dit proces is een inruilregeling verkend. Deze is vanwege de hoge kosten en lage kosteneffectiviteit niet verder uitgewerkt. De bijdrage van Scooter Recycling Nederland en ook de beschikbare middelen vanuit het Rijk waren ontoereikend om een redelijke reductie te realiseren. Om tegemoet te komen aan de wens van uw Kamer de emissies van brom- en snorfietsen aan te pakken, heb ik daarom besloten vanaf 1 januari 2018 slechts de registratie van brom- en snorfietsen toe te laten die voldoen aan de dan geldende emissie-eisen van Euro 4. Dit heeft naar verwachting een beperkt beleidseffect, aangezien de bedrijven ervoor kunnen kiezen tot eind 2017 brom- en snorfietsen op kenteken te zetten, en deze in de loop van 2018 te verkopen. Ik hecht eraan dit signaal te geven, omdat ik vind dat de branche met vijf jaar voldoende voorbereidingstijd heeft gehad om tijdig schone voertuigen op de markt te brengen.

Verder vraagt de VVD-fractie: Hoe ziet de Staatssecretaris dit ingrijpen in de praktijk voor zich, aangezien Europese regelgeving de RDW in staat stelt een beperkt aantal twee- en viertakt brom- en snorfietsen na 2018 nog op de markt toe te laten? In hoeverre zijn hierover gesprekken met de RDW gevoerd? Kan de Staatssecretaris de uitkomsten hiervan delen? Op welke wijze wordt het verbod wettelijk vormgegeven? Wat betekent dit voor de inzet en capaciteit van de RDW?

De Europese regelgeving (Verordening (EU) Nr. 168/2013) geeft lidstaten de mogelijkheid om een restantvoorraadregeling toe te passen, maar is daartoe niet verplicht. Wanneer er géén restantvoorraadregeling is, zal het vanaf 1 januari 2018 niet meer mogelijk zijn om een nieuwe brom- of snorfiets met een Euro 2 of Euro 3 certificaat bij de RDW te registreren. Wettelijk zal het verbod vormgegeven worden in een tijdelijke wijziging van de Regeling voertuigen. Op basis van deze regeling worden uitsluitend brom- en snorfietsen toegelaten waarvan het emissiecertificaat niet is verlopen. De voorbereidingen voor deze tijdelijke regeling lopen en deze zal ook genotificeerd worden in Brussel. Met de RDW zijn gesprekken gevoerd over de uitvoerbaarheid van het niet toepassen van de restantvoorraadregeling voor Euro 2/3 brom- en snorfietsen. Het is voor de RDW technisch mogelijk om af te zien van registratie van Euro 2/3 brom- en snorfietsen. Dat vereist wel een beperkte aanpassing van de ICT-systemen.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er sprake is van grote verschillen tussen twee- en viertakt brom- en snorfietsen en kunnen zich voorstellen dat er in dit verband onderscheid wordt gemaakt. Hoe ziet de Staatssecretaris dat, mede in het licht van het feit dat de Staatssecretaris in haar brief d.d. 11 juli 2016 (Kamerstuk 30 175 en 33 043, nr. 243) duidelijk heeft aangegeven dat tweetakt brom- en snorfietsen de grootste vervuiler zijn? Deelt zij de mening van deze leden dat er verschillen zijn tussen twee- en viertakt brom- en snorfietsen? Zo nee, waarom niet? Deelt de Staatssecretaris de mening dat op grond van verschil in uitstoot twee- en viertaktmotoren apart beoordeeld dienen te worden?

Het klopt dat er qua vervuiling verschillen zijn tussen de tweetakt en de viertakt voertuigen. In het register van de RDW wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen de tweetakt en de viertakt brom- en snorfietsen. Het is daarom niet mogelijk om bijvoorbeeld een restantvoorraadregeling toe te staan voor alléén viertakt brom- en snorfietsen van Euro 2/3. Door het ontbreken van dit onderscheid, was het ook voor de RDW lastig om erop toe te zien dat eerder gestopt zou worden met de verkoop van tweetakt brom- en snorfietsen, mocht de Green Deal tot stand zijn gekomen. Tweetakt brom- en snorfietsen kunnen naar huidig inzicht niet voldoen aan de Euro 4 norm.

De leden van de VVD-fractie vragen waar de Staatssecretaris haar conclusie op baseert dat door viertakt modellen uit Euroklasse 2 en 3 na 2018 gedeeltelijk op de markt toe te laten, «het totale effect op de verbetering van de luchtkwaliteit verder [wordt] beperkt»? Hoe verhoudt deze conclusie zich tot het oordeel van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) dat ondanks de relatief hoge uitstoot van brom- en snorfietsen, de totale bijdrage aan schadelijke verkeersemissies zeer gering is?

In de Green Deal was de beoogde afspraak dat in 2017 versneld gestopt zou worden met de import en verkoop van tweetakt brom- en snorfietsen. Het effect hiervan op de luchtkwaliteit bleek zeer gering, aangezien tweetakt brom- en snorfietsen slechts enkele procenten van de totale nieuwverkopen uitmaken. Indien in ruil hiervoor zou worden toegestaan dat na 1 januari 2018 maximaal 20% van de jaarlijkse verkoop viertakt Euro 2/3 brom- en snorfietsen verkocht mogen worden, zou het beoogde positieve effect op de luchtkwaliteit verder afnemen.

TNO concludeert inderdaad dat brom- en snorfietsen slechts een geringe bijdrage leveren aan het landelijke niveau van luchtverontreiniging in Nederland. Dat komt overigens vooral doordat er in vergelijking met een personenauto veel minder kilometers met een brom- en snorfiets worden gereden. Per gereden kilometer is de fijnstofemissie van een nieuwe brom- en snorfiets echter vele malen hoger dan van een nieuwe dieselpersonenauto. Daarnaast zijn de brom- en snorfietsen verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de verkeersuitstoot van koolmonoxide en koolwaterstoffen. Onderdeel van de verzameling van koolwaterstoffen zijn onder andere de kankerverwekkende stoffen toluen en benzeen. Benzeen lijkt op basis van WHO-richtlijnen bij de huidige samenstelling van uitlaatgassen van brom- en snorfietsen het grootste gezondheidsrisico te leveren. Daar krijgen fietsers en voetgangers mee te maken wanneer brom- en snorfietsen langsrijden of samen met hen voor een stoplicht stilstaan.

Voorts stellen de leden van de VVD-fractie dat volgens de Staatssecretaris een inruilregeling niet kosteneffectief is en het «slechts een beperkte bijdrage zal leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit». Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij tot dit oordeel van de kosteneffectiviteit is gekomen? Graag ontvangen deze leden een toelichting op de berekening inzake de kosteneffectiviteit. Tevens zien deze leden graag een verdere toelichting op de constatering dat de meest effectieve maatregel die genomen kan worden het verbod op het toelaten van de brom- en snorfietsen uit Euroklasse 2 en 3 is. Graag ontvangen deze leden een nadere toelichting op de kosteneffectiviteit van deze maatregel.

De inruilregeling en de kosteneffectiviteit daarvan is besproken met diverse stakeholders, waaronder Scooter Recycling Nederland. Daarbij is in een vroeg stadium geconcludeerd dat de middelen ontoereikend waren, zowel vanuit Scooter Recycling Nederland als vanuit het Rijk. Bronbeleid is de meest kosteneffectieve manier om te komen tot verschoning van het brom- en snorfietsenpark. Met het voorkomen van de toelating van nieuwe tweewielige Euro 2/3 brom- en snorfietsen per 1 januari 2018 stimuleer ik de komst van nieuwe Euro 4 brom- en snorfietsen en daarmee het onderliggende bronbeleid, zonder dat hiervoor overheidssubsidies ingezet hoeven te worden.

De leden van de VVD-fractie vragen zich daarnaast af waarom een oordeel over de kosteneffectiviteit wel in dit dossier kan worden gegeven, maar niet in relatie tot de milieuzone voor

personenauto's, of met betrekking tot andere maatregelen in het programma Nationale Samenwerking Luchtkwaliteit (NSL)?

Het NSL is ingesteld om uitstel van de Europese Commissie te krijgen voor het voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit om daarmee een bouwstop te voorkomen. Rijk, provincies en gemeenten voeren een jaarlijkse monitoring van het NSL uit. De monitoring volgt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de voortgang van maatregelen en projecten. Op deze manier wordt inzicht gegeven in de effecten van het gehele NSL-programma. Van individuele maatregelen die door het Rijk worden geïnitieerd kan de kosteneffectiviteit in beeld worden gebracht. Lokale maatregelen zoals milieuzones voor personenauto's worden door decentrale overheden ingezet, waarbij evaluaties ook door decentrale overheden worden geïnitieerd.

De leden van de VVD-fractie constateren dat in een recent onderzoek van TNO in Rotterdam wordt gesteld dat de sloopregeling van oude diesels in dit verband juist als belangrijke aanjager wordt gezien. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe dit zich verhoudt tot haar conclusie en hoe zij in het algemeen de kosteneffectiviteit van inruil- en sloopregelingen beoordeelt?

Voor zover mij bekend gaat het onderzoek in Rotterdam over de sloop van voertuigen in het kader van de milieuzone. Bij de inruil- of sloopregeling voor brom- en snorfietsen gaat het om een landelijke regeling zonder verdere restricties. Effecten van regelingen kunnen verschillend uitpakken. Dit hangt onder meer af in hoeverre zogenaamde free-riders gebruik maken van een regeling. Free-riders zijn degenen, die ook zonder regeling hun voertuig al zouden hebben ingeruild of laten slopen.

De VVD geeft aan dat de Staatssecretaris spreekt over de vele miljoenen die een inruilregeling het Rijk zou kosten, maar in haar brief d.d. 11 juli 2016 sprak zij nog over een mogelijk grote substantiële bijdrage van Scooter Recycling Nederland. Hoe staat het met deze bereidheid en zou een financiële toezegging de Staatssecretaris nog tot andere gedachten kunnen brengen?

Er is geen financiële toezegging gedaan door Scooter Recycling Nederland (SRN), maar zij zouden mogelijk een bedrag van ongeveer € 500.000 hiervoor in kunnen zetten. Dat is echter niet voldoende om een effectieve inruilregeling op te zetten. Ongeveer 40% van dat bedrag zou nodig zijn voor de eenmalige opstartkosten en uitvoeringskosten. Uitgaande van een inruilbedrag van ongeveer € 250, zouden met dit budget ongeveer 1.200 tweetakt brom- en snorfietsen uit de markt kunnen worden gehaald. Daarbij is het lastig in te schatten of het vooral zogenaamde free-riders zijn, die al voornemens waren hun brom- of snorfiets in te ruilen, of die een exemplaar inruilen dat al nauwelijks of niet werd gebruikt.

Het brom- en snorfietspark bestaat uit ongeveer 1,2 miljoen voertuigen. Uit de brommerscan uit 2014 in Utrecht bleek dat ongeveer 20% van de voertuigen een tweetakt was. Uitgaande van ongeveer € 250 per voertuig aan inruil- en uitvoeringskosten, zou dit neerkomen op een budget van circa € 60 miljoen. Om een substantieel deel in te laten ruilen is een budget tussen € 10 en 15 miljoen noodzakelijk. Op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is met een dergelijke inruilregeling geen rekening gehouden. Bij de vaststelling van de lenM-begroting van 2017 is de motie Smaling verworpen die voorzag in extra budget voor een sloopregeling van oude vervuilende brom- en snorfietsen. Dat bedrag zou overigens ook te gering zijn geweest.

Verder vraagt de VVD-fractie of de Staatssecretaris ervan op de hoogte is dat niet iedere fabrikant Euroklasse 4 voertuigen

levert? Is de Staatssecretaris er bovendien van op de hoogte dat er sprake zal zijn van een afschrijving van de voorraad van Euroklasse 2 en 3 scooters en bromfietsen? Hoe groot is het waardeverlies door deze eenzijdige opstelling van de rijks-overheid? Welke afspraken zijn hierover gemaakt met de branche-organisaties? De leden van de VVD-fractie concluderen dat deze maatregel veel consequenties zal hebben voor de fabrikanten van brom- en snorfietsen. Welke schadeclaims zijn te verwachten vanuit handelaren die geconfronteerd worden met schade? Wie draait er op voor de schade? Wat kan de branche nu al doen om schade zoveel mogelijk te voorkomen en wat adviseert de Staatssecretaris de branche?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven of er onderzocht is wat het verwachte inkomensverlies is voor de sector als gevolg van deze maatregel?

Ik ben er van op de hoogte dat een aantal fabrikanten geen Euro 4 brom- en snorfietsen op 1 januari 2018 kan leveren. De fabrikanten weten echter al sinds 15 januari 2013 – de dag waarop EU Verordening 168/2013 waarin deze norm staat is gepubliceerd – dat op begin 2018 de Euro 4 norm in werking treedt en hebben voldoende gelegenheid gehad om daarop te anticiperen. De RAI Vereniging verwacht dat de Euro 4 aan het einde van het eerste dan wel begin tweede kwartaal goed leverbaar zijn voor zowel snor- als bromfiets. Het is niet uitgesloten dat in 2017 veel meer brom- en snorfietsen geregistreerd worden bij de RDW dan er daadwerkelijk in dat jaar verkocht worden. Hiermee kan de sector de periode overbruggen in het geval ze onvoldoende nieuwe brom- en snorfietsen Euro 4 hebben. Ook wanneer de restantvoorraadregeling zou worden toegestaan of indien er een Green Deal tot stand was gekomen, zou deze ongewenste ontwikkeling in de markt niet te voorkomen zijn geweest.

Ik heb over de consequenties van het ontbreken van een restantvoorraadregeling gesproken met de branche. Zoals ook vermeld in mijn brief van 11 mei 2017³ verwacht de branche dat het gaat om ongeveer 3.000 brom- of snorfietsen die niet meer verkocht kunnen worden na 1 januari 2018. Hiermee is volgens de branche een omzetverlies van ongeveer 2 miljoen euro gemoeid. Zoals hierboven beschreven, mogen deze Euro 2/3 brom- en snorfietsen in 2017 worden verkocht en op kenteken gezet. In de gesprekken met de branche is niet gesproken over een schadeclaim. Recentelijk heeft de RAI Vereniging aangegeven dat het mogelijk om 6.000 brom- en snorfietsen zou kunnen gaan.

De VVD-fractie vraagt welke sanctie er op staat als Euroklasse 2 en 3 restanten alsnog worden verkocht en van een kenteken worden voorzien na 1 januari 2018?

Bij het ontbreken van een restantvoorraadregeling is het niet mogelijk om na 1 januari 2018 Euro 2/3 restanten van kenteken te voorzien. De RDW zal deze brom- en snorfietsen niet meer registreren, omdat het emissiecertificaat is verlopen.

De leden van de VVD-fractie willen van de Staatssecretaris weten hoe andere landen omgaan met de nieuwe emissie-eisen die in Europa vanaf 1 januari 2018 van kracht worden. Kan de Staatssecretaris daarbij een overzicht geven per land?

Ik heb geen overzicht per land, maar voor zover mij bekend hebben de meeste EU-lidstaten een restantvoorraadregeling.

De leden van de PVV-fractie menen dat de verwachte dumping van de «vervuilende» brom- en snorfietsen op korte termijn juist

³ kst 30 175-251

voor een stijging van de uitstoot. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?

Het is mogelijk om resterende voorraden Euro 2/3 brom- en snorfietsen in 2017 te verkopen of in 2017 op kenteken te zetten en in 2018 te verkopen. Dat geldt ook voor de tweetakt brom- en snorfietsen. De verkoop hiervan bedraagt een paar procent van het totale aantal nieuwverkopen. Hierdoor zal de vervuiling die wordt veroorzaakt door tweetakt voertuigen zeer licht toenemen ten opzichte van de situatie dat voortijdig zou zijn gestopt met de import en verkoop hiervan. Overigens is hier sprake van een eenmalig effect. Het is verder de vraag of er sprake zal zijn van «dumping» in Nederland van voorraden uit het buitenland. In andere lidstaten kunnen de nog resterende voorraden Euro 2/3 brom- en snorfietsen ook in 2017 verkocht en op kenteken gezet worden. Zoals hiervoor aangegeven op vragen van de VVD-fractie blijft het ook bij een restantvoorraadregeling en bij het afsluiten van een Green Deal mogelijk om in 2017 Euro 2/3 brom- en snorfietsen op kenteken te zetten en vervolgens in 2018 te verkopen.

Verder zijn de leden van de PPV-fractie benieuwd wat er gaat gebeuren met de Euroklasse 2 en 3 brom- en snorfietsen die straks niet meer verkocht mogen worden. Moeten die vernietigd worden of kunnen ze ook geëxporteerd worden naar landen buiten de EU waar ze dergelijke strikte eisen niet hebben?

Zoals hiervoor aangegeven ligt het meer voor de hand dat deze brom- en snorfietsen in 2017 worden geregistreerd en in 2018 alsnog worden verkocht dan dat deze worden geëxporteerd. De branche heeft aangegeven dat het in Nederland om 3.000 tot 6.000 voertuigen gaat.

De leden van de D66-fractie verzoeken de Staatssecretaris nader in te gaan op de Europese regelgeving die ervoor zorgt dat er na 1 januari 2018 toch nog circa 12.000 voertuigen verkocht kunnen worden die niet aan de nieuwe emissie-eisen voldoen

De Verordening (EU) Nr. 168/2013 geeft lidstaten in artikel 44 de mogelijkheid een restantvoorraadregeling toe te staan, maar zij zijn hiertoe niet verplicht. Het gaat hierbij om beperkt aantallen: maximaal 10% van het gemiddelde aantal verkopen over de laatste twee jaar en maximaal 100 voertuigen per typegoedkeuring. In Nederland zijn afgelopen jaren ongeveer 60.000 brom- en snorfietsen per jaar verkocht. Dit komt zodoende neer op een maximum van 12.000 voertuigen. De branche heeft in eerste instantie aangegeven dat het om ongeveer 30 typegoedkeuringen gaat. Dat zou betekenen dat het in de praktijk om ongeveer 3.000 brom en snorfietsen gaat. Onlangs heeft de RAI Vereniging laten weten dat het mogelijk om 60 typegoedkeuringen gaat. Dit zou neerkomen op 6.000 brom- of snorfietsen.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris voldoende in kaart heeft gebracht wat de eventuele (perverse) effecten zijn van de invoering van de nieuwe emissie-eisen vanaf 1 januari 2018. Zo vragen zij bijvoorbeeld welke gevolgen dit zal hebben voor de tweedehandsmarkt.

Naar verwachting heeft dit geen gevolgen voor de tweedehandsmarkt, aangezien brom- en snorfietsen Euro 2/3 die al op kenteken gezet zijn vóór 1 januari 2018 in gebruik mogen blijven en verhandeld mogen worden.

De leden van de D66-fractie vragen wat de invoering van de nieuwe emissie-eisen per 1 januari 2018 betekent voor de verkoop van brom- en snorfietsen uit Euroklasse 2 en 3 in de resterende maanden van 2017. Wat is de kans dat met deze maatregel de verkoop van de vervuilende modellen juist stijgt in aanloop naar 1 januari 2018? Breder gesteld, hoe houdt de

Staatssecretaris rekening met eventuele perverse effecten en hoe zorgt zij ervoor dat zij hier ook tijdig op anticipeert?

Ik verwijs u naar mijn antwoord op de vragen van de VVD- en PVV-fractie over dit onderwerp. Ik sluit dergelijke effecten niet uit, indien fabrikanten niet op tijd zijn met brom- en snorfietsen die aan de nieuwste eisen voldoen. Bovendien is het voor de sector financieel aantrekkelijk om zo lang mogelijk brom- en snorfietsen Euro 2/3 te blijven verkopen. Die zijn goedkoper dan vergelijkbare Euro 4 modellen. Dit soort «perverse» effecten is niet te voorkomen, ook niet door het toestaan van een restantvoorraadregeling of het afsluiten van een Green Deal.

De leden van de D66-fractie lezen dat er een mogelijkheid is om de nieuwe regeling te omzeilen door een brom- of snorfiets vroegtijdig te registreren. Volgens de Staatssecretaris heeft dit echter nadelige financiële consequenties. De leden van de D66-fractie zouden daarom graag willen weten hoe deze negatieve financiële consequenties er in de praktijk uitzien. Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie of er nog andere manieren zijn om de regeling te omzeilen.

Het in 2017 op kenteken zetten van Euro 2/3 brom en snorfietsen om deze in 2018 te verkopen is juridisch mogelijk. Het zijn in 2018 echter geen nieuwe brom- of snorfiets meer, wat een mogelijk negatief effect zal hebben op de verkoopwaarde.

Wanneer er in het buitenland een restantvoorraadregeling is, is het mogelijk om voertuigen na 1 januari 2018 in het buitenland te registreren en deze naar Nederland te importeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wanneer afscheid genomen kan worden van de Euro 4 brom- en snorfietsen?

Over drie jaar gaat de Euro 5 norm in voor nieuwe types en een jaar later voor alle nieuwe brom- en snorfietsen. Deze houdt opnieuw een aanscherping van de emissienormen in. Voor de NOx-emissies wordt de norm aangescherpt van 170 mg/km naar 60 mg/km en voor fijnstof van 4,5 mg/km geïntroduceerd. Het ligt voor de hand om ook bij de overgang van de Euro 4 naar de Euro 5 norm over drie jaar geen restantvoorraadregeling in te stellen. De branche kan zich hier nu al op voorbereiden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen: Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om, zo mogelijk in samenspraak met de sector, over te gaan op het uitfasen van alle brandstofbrommers en over te gaan op volledig elektrisch aangedreven tweewielers? Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om met bepaalde sectoren, zoals maaltijd- of pakjesbezorgers, afspraken te maken om over te gaan op elektrisch aangedreven tweewielers? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier de Staatssecretaris de motie-Dik-Faber/Van Tongeren (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 49) uitvoert. Op welke manier voert de Staatssecretaris het verzoek uit om als stip op de horizon alle benzinebrommers uit te faseren?

Bij de aanschaf van elektrische brom- en snorfietsen komen bedrijven in aanmerking voor een milieu-investeringsaftrek. Zoals op 6 juli 2015 aangegeven⁴ was uit gesprekken met de sector duidelijk geworden dat een generieke financiële impuls naar verwachting niet effectief is om de overgang naar e-scooters te versnellen. Het zal hooguit een tijdelijke impuls geven tot het moment dat de subsidie wordt beëindigd. Het prijsverschil tussen brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor en een elektrische aandrijving is nog te hoog en het aanbod beperkt. Er is

⁴ Kamerstuk 30 175, nr. 220

geen geld beschikbaar op de begroting voor een additionele subsidieregeling om dit prijsverschil te compenseren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris overweegt om als tussenstap de extra vervuulende categorie «snorfiets» (blauw kenteken) uit te faseren, richting het volledig uitfaseren van scooters en brommers met verbrandingsmotor? Welke beleidsmatige stappen zijn hiervoor nodig in onder meer wetgeving en in technische aanpassingen?

De suggestie die door de ChristenUnie-fractie wordt gedaan om de snorfiets uit te faseren is een interessante optie die past binnen de strekking van de bestaande moties. Ik zal deze optie ter uitvoering van die moties verkennen. Sinds 10 jaar is de snorfiets sterk in opmars. Afgelopen jaar werden ongeveer 16.000 bromfietsen tegenover 44.000 snorfietsen verkocht. Voor een snorfiets, waarvan de snelheid is begrensd tot 25 km/uur, zijn tegenwoordig prima gelijkwaardige duurzame alternatieven voor handen, zoals de elektrische fiets. Bij het uitfaseren van de categorie snorfiets zal naar verwachting een deel van deze gebruikers kiezen voor een (elektrische) fiets. Beleidsmatig zullen de gevolgen voor het milieu en de verkeersveiligheid in beeld gebracht moeten worden. In juridische zin betekent dit een aanpassing van nationale regelgeving, waarin de snorfiets is gereguleerd. De Europese regelgeving hoeft hiervoor niet te worden aangepast. Rond de jaarwisseling ontvangt u de resultaten van de verkenning.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier alternatieve en duurzame vormen van transport voor middellange afstanden gestimuleerd kunnen worden, zoals elektrische fietsen en speedpedelecs. Is de Staatssecretaris bereid te onderzoeken welke fiscale en beleidsmatige prikkels nodig zijn?

Afgelopen najaar heeft het Rijk samen met de decentrale overheden een Agenda Fiets 2017–2020 opgesteld. De agenda is er op gericht om het fietsgebruik te stimuleren en om eventuele barrières weg te nemen. In februari is deze Agenda aan uw Kamer gestuurd. Op dit moment wordt gewerkt aan het maken van een gezamenlijk uitvoeringsprogramma. Uiteraard vormt het verder stimuleren van het gebruik van de fiets daar een onderdeel van. Daarbij wordt waar mogelijk samengewerkt met andere departementen, zoals het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Met het Ministerie van Financiën wordt de noodzaak en wenselijkheid onderzocht van het langs fiscale weg stimuleren van het (elektrische) fietsgebruik. Ook wordt in het kader van de Agenda Fiets bezien wat nodig is om nieuwe voertuigen, zoals de speed-pedelec, een goede plek in het verkeer te geven.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier het verzoek uit de eerder genoemde motie wordt uitgevoerd om de handhaving op orde te brengen, zodat alle voertuigen in ieder geval aan de Europese normen voldoen. Zij wijzen hierbij ook op het onderzoek van TNO, waaruit blijkt dat net als bij dieselauto's ook bij scooters grote verschillen zijn in daadwerkelijk gemeten uitstoot en de fabrieksopgave. Ook blijkt dat aan veel scooters gesleuteld wordt waardoor de uitstoot toeneemt. Gaat de Staatssecretaris in de Europese Unie inzetten op beter onderzoek, strengere controles en het mogelijk terugroepen van «sjoemelmodellen»? Is de Staatssecretaris van plan om met dealers in overleg te gaan over de verkoop van aantoonbaar zeer vervuulende scooters?

Bij het op de markt brengen moeten alle brom- en snorfietsen voldoen aan de geldende emissie-eisen. Er zijn op dit moment geen aanwijzingen dat er door de fabrikanten gesjoemeld wordt om de brom- en snorfietsen

te laten voldoen aan deze eisen. Er is bovendien streng toezicht door de typegoedkeuringsautoriteit op «*conformity of production*». Dat wil zeggen dat de in productie genomen modellen overeen moeten komen met het model waarvoor een typegoedkeuring is verleend. De regels hiervoor zijn onlangs aangescherpt. Helaas zijn ook bij brom- en snorfietsen de emissies op de weg hoger dan in het laboratorium. Dat heeft meerdere oorzaken, zoals het sleutelen, de duurzaamheidseisen van katalysatoren, de testprocedures, etc. Op dit moment voert TNO emissiemetingen uit om hier beter zicht op te krijgen.

Zolang niet is aangetoond dat de brom- en snorfietsen in strijd zijn met Europese of nationale regels, lijkt het aangaan van een gesprek met dealers om vrijwillig te stoppen met de verkoop van brom- en snorfietsen weinig succesvol.