

Vergaderjaar 2012–2013

32 766

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het vaststellen van emissieklassen van motorvoertuigen, het opnemen van enkele bepalingen met betrekking tot voertuigonderdelen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating tot het verkeer op de weg en het maximeren van de prijs van het rijbewijs

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 juli 2013

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de gemaakte opmerkingen en gestelde vragen. Eerst geef ik echter een toelichting op een wijziging die ik voorstel. Deze wijziging houdt in dat artikel I, onderdeel F, wordt geschrapt uit het wetsvoorstel. Dit onderdeel voorzag erin dat de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) de bevoegdheid zou krijgen om emissieklassen van motorvoertuigen vast te stellen en te bepalen in welke emissieklasse bestel- en personenauto's vallen. Het voorstel om de RDW deze bevoegdheid te geven is voortgekomen uit de intentie bij gemeenten om de toegang tot eventuele milieuzones voor bestelverkeer op basis van emissieklasse te bepalen. Leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben een aantal vragen gesteld over dit onderdeel. Zij vragen onder andere naar het doel van het registreren van emissieklassen, wat de toepassing is en hoeveel kosten en lasten hiermee gepaard gaan. In reactie op deze vragen en opmerkingen met betrekking tot emissieklassen stel ik voor om dit onderdeel uit het wetsvoorstel te schrappen. De eveneens aangeboden nota van wijziging strekt daartoe. De belangrijkste overweging om, artikel I, onderdeel F, te schrappen vormt de wens om administratieve lasten te reduceren. Een aantal gemeenten overweegt het uitbreiden van de al bestaande milieuzone voor vrachtverkeer naar bestelverkeer en/of personenverkeer. Op dit moment heeft nog geen enkele gemeente hiertoe een officieel besluit genomen. Mocht dit in de toekomst wel het geval zijn, dan kunnen deze milieuzones gebaseerd worden op de datum van eerste toelating in het verkeer van het voertuig. Deze is momenteel al door de RDW geregistreerd op het kentekenbewijs. Deze methode is tevens betrouwbaar en levert geen extra administratieve lasten en kosten op. In het eerdere voorstel zou ook al van bijna 50% van de voertuigen de emissieklasse worden vastgesteld op basis van de leeftijd van het voertuig. Dit geldt met name voor de wat oudere voertuigen waarvan de emissieklasse niet op basis van typegoedkeuring kan worden vastgesteld.

Gelet op het bovenstaande behoeven de vragen en opmerkingen met betrekking tot het onderdeel emissieklassen geen bespreking meer.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de huidige regelgeving niet volstaat, waarom extra regels en bepalingen noodzakelijk zijn en voor welk probleem dit wetsvoorstel een oplossing biedt.

Deze wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 is nodig om een nationale typegoedkeuring voor deeltjesverminderingssystemen mogelijk te maken en om een maximumprijs voor het rijbewijs te kunnen voorschrijven.

Verder vragen deze leden in hoeverre deze vaststelling van emissieklassen en de bepalingen voor voertuigonderdelen koppelen op de Europese regelgeving zijn.

EU-regelgeving bevat geen bepalingen over de nationale typegoedkeuring van voertuigonderdelen.

Milieuzones

De leden van de VVD-fractie vragen wat de tot op heden opgedane ervaringen zijn met milieuzones in onder andere Amsterdam. Deze leden vragen of daar niet juist gekozen is voor andere maatregelen.

Er zijn milieuzones voor vrachtauto's in 12 steden in Nederland. Amsterdam is er daarvan één. De colleges van B&W in de gemeenten Amsterdam en Utrecht -overwegen serieus om daarnaast in te zetten op een milieuzone voor bestelauto's. De gemeente Utrecht onderzoekt daarnaast nut en noodzaak voor een milieuzone voor personenverkeer. De milieuzone voor vrachtverkeer blijft bestaan. Daarnaast zetten alle gemeenten – ook Amsterdam – in op een scala van maatregelen, zoals de stimulering van de doorstroming en van het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets en vaak ook de stimulering van het gebruik van schonere voertuigen.

Verder vragen de leden van de VVD-fractie hoe deze maatregel zich verhoudt met andere beleidsmaatregelen, zoals de Autobrief.

De fiscale stimulering van bijvoorbeeld euro 6-voertuigen is generiek (nationaal) en ondersteunt koplopende bedrijven bij de aanschaf van schonere voertuigen. Milieuzones zijn bedoeld om (zeer) lokale luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen en zorgen dat de achterblijvers schoner gaan rijden. Bovendien zorgen de milieuzones voor een versnelde verschoning van het wagenpark en zijn dus ondersteunend aan het bronbeleid. Deze maatregelen kunnen dus goed naast elkaar bestaan.

De leden van de VVD-fractie vragen tevens wat de gevolgen zullen zijn voor de doelmatigheid van het mobiliteitsbeleid als iedere gemeente eigen milieuzones invoert.

Er zijn geen gevolgen voor de doelmatigheid van het mobiliteitsbeleid. Net zoals voor milieuzones voor vrachtverkeer zullen ook voor milieuzones voor bestelverkeer werkafspraken worden gemaakt tussen de belanghebbende partijen: gemeenten, bedrijfsleven en rijksoverheid. Er zullen afspraken worden gemaakt over uniforme toegangscriteria, waarmee transparantie wordt geboden aan het bedrijfsleven.

De leden van de VVD-fractie vragen of het weren van bepaalde voertuigen uit steden niet tot gevolg heeft dat deze voertuigen elders in de regio worden ingezet. Zij vragen of bronbeleid niet veel meer effect heeft, doordat daarmee uitstoot voorkomen wordt, in plaats van verplaatst.

Bronbeleid is de basis van het beleid om de uitstoot door het verkeer terug te dringen. Om dit beleid te versterken en te versnellen bestaat aanvullend beleid, zoals het instellen van een milieuzone. Uit de effectstudie van de milieuzones voor vrachtverkeer uit 2010 (Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 188) blijkt dat het aantal voertuigen dat niet aan de eisen voldoet gemiddeld 25% is. Zonder milieuzone zou dat 48% zijn geweest. Dat betekent dat het aantal voertuigen in de milieuzone dat niet aan de eisen voldoet ongeveer gehalveerd is. Ondernemers schaffen dus versneld een schoner voertuig aan door de milieuzone-eisen of zetten hun schonere voertuigen in voor het vervoer in en naar de milieuzone.

*De leden van de PvdA-fractie willen weten of het realiseren van emissie-
klassen door de RDW een noodzakelijke stap is voor de invoering van de
milieuzones voor bestelauto's vanaf 1 juli 2013.*

Zoals ik hierboven heb aangegeven wordt artikel I, onderdeel F, van het wetsvoorstel, dat erin voorzagt dat de RDW de bevoegdheid zou krijgen om emissieklassen van motorvoertuigen vast te stellen, geschrapt.

Maximumprijs rijbewijzen

*De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de maximumprijs wordt
vastgesteld en hoe de regering kan voorkomen dat de maximumprijs
overal gaat gelden en er dus gemiddeld een hogere prijs zal worden
gerekend dan nu het geval is.*

Deloitte heeft in 2006 bij een aantal gemeenten onderzoek gedaan naar de tijd die in de praktijk nodig is voor het uitgeven van het rijbewijs. Op basis van dit objectieve waarnemingsonderzoek en met een aanpassing aan de consumentenprijsindex van het Centraal Bureau voor de Statistiek kan de maximumprijs van het rijbewijs vastgesteld worden. De maximumprijs zal dus gebaseerd worden op een objectieve kostprijsberekening en is niet gerelateerd aan de nu gehanteerde tarieven. Vervolgens zal de maximumprijs voor het rijbewijs jaarlijks geïndexeerd worden. Het is de verantwoordelijkheid van de individuele gemeenten om binnen de randvoorwaarde van deze maximumprijs het tarief vast te stellen.

*Verder vragen de leden van de VVD-fractie waarom de maximumprijs niet
ook automatisch gaat gelden voor de RDW.*

Het tarief voor de aanvraag van een door de RDW af te geven rijbewijs is altijd gebaseerd op de objectieve kostprijs van de behandeling van die aanvraag. Het instellen van een maximumtarief zou dus kunnen leiden tot een ongewenst verlies of een onbedoelde winst voor de RDW. De RDW stelt het kostendeckende tarief jaarlijks vast na overleg met de Minister van Infrastructuur en Milieu.

*De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd waarom het verzoek aan de
gemeenten met de hoogste prijzen om die prijzen tegen het licht te
houden en waar mogelijk te matigen, niet tot het gewenste effect heeft
geleid.*

Het is aan de gemeenten om het tarief vast te stellen. Het naar beneden bijstellen van de tarieven leidt tot minder inkomsten.

Ook zijn de leden van de PvdA-fractie benieuwd of het gemiddelde bedrag voor een rijbewijs kostendekkend zal zijn.

Het maximumtarief zal in ieder geval kostendekkend zijn. Zie ook het antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie naar de vaststelling van het maximumtarief.

Verder willen de leden van de PvdA-fractie weten wanneer het maximumtarief zal worden bepaald en vastgelegd.

Naar verwachting zal de noodzakelijke algemene maatregel van bestuur op 1 januari 2014 in werking treden en zal daarmee het maximumtarief op 1 januari 2014 van kracht worden.

De leden van de PvdA-fractie zijn verder benieuwd op welke wijze tot kostendekkendheid van het totale aanbod van legesproducten wordt gekomen en of dit zal leiden tot stijging van tarieven voor andere legesproducten.

De gemeenten hebben op een enkele uitzondering na de vrijheid om de tarieven zelf vast te stellen. Door maximering van het tarief voor het rijbewijs op een kostendekkend niveau wordt de mogelijkheid tot eventuele kruissubsidiëring door gemeenten weggenomen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus