

AFSCRIFT



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20951 2500 EZ Den Haag

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Postbus 30435  
2500 GK Den Haag

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

Rijnstraat 8  
Postbus 20951  
2500 EZ Den Haag  
Interne postcode 650  
www.rijksoverheid.nl

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

**Uw kenmerk**  
BAMM/U201101147

**Bijlage(n)**  
1

Datum **30 NOV. 2011**  
Betreft Beantwoording brief 'Gezamenlijke aanpak  
knelpunten stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)'

Geachte heer

In uw brief van 29 juni 2011 uit u uw zorgen over het halen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit in 2015. De focus ligt daarbij op het gezamenlijk – gemeenten, provincies en Rijk- oplossen van (nieuwe) knelpunten NO<sub>2</sub>. In het verlengde hiervan vraagt u om extra generieke rijksmaatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en zodoende een bijdrage leveren aan het wegnemen van (potentiële) knelpunten. Tevens heb ik hier met u over gesproken in de bestuurlijke koepeloverleggen van 26 september en 7 november 2011. In dit antwoord zal ik, mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Financiën, op uw brief in gaan.

Ik onderschrijf ten eerste dat we samen moeten optrekken om het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) tot een succes te maken. Dit is noodzakelijk om een zo gezond mogelijke leefomgeving te creëren waarin tevens ruimte is voor economische ontwikkelingen. U merkt terecht op dat de oplossing van de nieuwe knelpunten niet alleen in lokale maatregelen kan worden gezocht. Daarom ben ik ook bereid, waar mogelijk en wenselijk, een extra inspanning te leveren.

#### *Gezamenlijke inspanning*

Voor het slagen van het NSL is gezamenlijk optrekken van gemeenten en Rijk onontbeerlijk. In het NSL zijn maatregelen opgenomen van zowel Rijk, provincies als gemeenten. Op het gros van de onderwerpen waar u vraagt om extra inspanning van het Rijk, worden momenteel al maatregelen genomen die zijn gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit. In de bijlage treft u een uitgebreide toelichting aan op de vier door u voorgestelde maatregelpakketten. Met onder meer de hierin beschreven maatregelen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

### *Extra generieke maatregelen*

Ik heb bezien op welke wijze het Rijk nog effectief zou kunnen bijdragen middels een generieke maatregel. In aanvulling op de reeds bestaande fiscale stimulering van Euro 6 dieselpersonenauto's en een in de maak zijnde stimuleringsregeling voor versnelde introductie van Euro VI vrachtverkeer, zal ik een stimuleringsregeling voor taxi's en bestelauto's instellen die minimaal voldoen aan Euro 6 én de Euro VI regeling voor vrachtverkeer naar grote bestelwagens

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

uitbreiden. Naar verwachting zullen deze generieke maatregelen bijdragen aan een verbetering van de algehele luchtkwaliteit. Bovendien kan hiermee worden bereikt dat op plekken waar veel met taxi's en bestelauto's gereden wordt, zoals in binnensteden, een verbetering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Om het gewenste milieueffect op knelpuntlocaties te bereiken, is synergie tussen deze generieke maatregel en aanvullende lokale maatregelen, zoals extra stimuleringsgelden nodig. Het is belangrijk om de regeling dáár te laten werken waar deze het meeste nodig is. Momenteel voer ik over de mogelijke invulling overleg met betreffende gemeenten en partijen in het bedrijfsleven die aanbod en vraag bepalen.

Daarnaast faciliteer ik de invoering van milieuzones voor bestelverkeer. Gemeenten kunnen deze instellen vanaf 1 juli 2013. Op dit moment zijn de voorbereidingen voor het sluiten van een convenant in volle gang.

### *Voldoen aan de normen*

Het Rijk werkt, zoals ik hierboven heb aangegeven, reeds aan een groot aantal van de door de VNG gesuggereerde maatregelen als bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. In de monitoring van 2012 zullen de effecten van de rijksmaatregelen en de maatregelen van gemeenten worden meegenomen. Dan zal blijken of dit inderdaad voldoende is. Mocht dit op dat moment nog niet het geval zijn, dan valt niet uit te sluiten dat ook door gemeenten nog extra maatregelen moeten worden genomen, gericht op de laatste locatiespecifieke knelpunten. Voor alle NSL partners geldt dat aandacht nodig blijft voor luchtkwaliteit en de noodzaak om tijdig maatregelen te treffen.

Nationale ambities op het gebied van mobiliteit en snelhedenbeleid hebben natuurlijk ook invloed op de luchtkwaliteit. Op grond van de maatregelen waaraan reeds wordt gewerkt en de stimuleringsregeling Euro 6 voor taxi's en bestelauto's alsmede de uitbreiding van de Euro VI regeling voor vrachtverkeer naar grote bestelwagens heb ik er het volste vertrouwen in dat we met de gezamenlijke NSL aanpak, de Europese doelstellingen voor luchtkwaliteit tijdig zullen halen.

De normen voor luchtkwaliteit vormen een harde randvoorwaarde bij de uitvoering van het mobiliteits- en snelhedenbeleid van dit kabinet. Het gaat er om dat met het geheel aan maatregelen tegemoet wordt gekomen aan de opgaven voor luchtkwaliteit én mobiliteit.

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

Hoogachtend,  
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'A' followed by a horizontal stroke that extends to the right.

Joop Atsma

## BIJLAGE

Directoraat-Generaal  
Milieu  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

Hieronder volgt een puntsgewijze reactie op de voorgestelde maatregelpakketten.

Kenmerk  
IENM/BSK-2011/153419

### *1. Fiscaal beleid meer richten op stimuleren schoner vervoer*

De afgelopen jaren zijn er betekenisvolle stappen gezet op het gebied van vergroening van de autobelastingen. Het resultaat hiervan is een forse toename van het aandeel zuinigere en schonere auto's in het Nederlandse wagenpark. Zowel het bezit als gebruik van schonere en zuiniger auto's wordt door diverse fiscale maatregelen gestimuleerd.

In uw brief wijst u op fiscale rijksmaatregelen die mogelijk kunnen bijdragen om de knelpunten luchtkwaliteit op te lossen. Een aantal van de voorstellen is in juni van dit jaar in de zogenaamde "autobrief"<sup>1</sup> aan de Tweede Kamer voorgelegd en is inmiddels uitgewerkt in de wet uitwerking autobrief die op 20 september jl. aan de Tweede Kamer is gezonden<sup>2</sup>. De tarieven en vormgeving van de autobelastingen zijn zodanig dat ook de komende jaren de aankoop en het gebruik van de meest zuinige auto's effectief en efficiënt worden gestimuleerd. Zo worden bijvoorbeeld auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van minder dan 50 gr/km fiscaal tijdelijk (fors) gestimuleerd in zowel de MRB, de BPM als de bijtelling. Van deze regeling profiteren op dit moment voornamelijk elektrische en semi-elektrische auto's. Ook betekenen de voorgestelde plannen dat het aandeel dieselauto's in 2015 zal dalen ten opzichte van het eerder ingezette beleid. Overigens moet worden opgemerkt dat de nieuw te verkopen dieselauto's steeds schoner worden; de Euro 6 klasse onderscheidt zich op dat punt nauwelijks meer van benzineauto's. Succesvol beleid om het wagenpark te 'verschonen', zoals de inzet van mijn ministerie bij Europese normstelling voor nieuwe auto's en het stimuleren van vervroegde introductie van de nieuwste Euroklasse door de fiscale korting in de BPM voor de meest schone dieselauto's (Euro 6), wordt voortgezet. Zoals aangekondigd in de brief ben ik voornemens om in te zetten op een stimuleringsregeling Euro 6 voor taxi's en bestelwagens en uitbreiding van de Euro VI regeling voor vrachtverkeer naar grote bestelwagens als toevoeging op de reeds bestaande stimulering van Euro 6 personenauto's en de in de maak zijnde stimuleringsregeling voor versnelde introductie van Euro VI vrachtverkeer.

Voorts noemt u in uw voorstellen het stimuleren van groen gas (auto's). In het Wetsvoorstel uitwerking autobrief is het voorstel opgenomen om de BPM voor (groen)gasauto's te verlagen. Thans wordt een (groen)gasauto voor de BPM belast als een dieselauto, daardoor valt de BPM voor een (groen)gasauto hoger uit dan voor een benzineauto of een LPG-auto. Bij de aanschaf van een nieuwe auto zal de keuze daardoor eerder op een benzine- of LPG-auto vallen dan op een (groen)gasauto. Met de voorgestelde maatregel in de Wet uitwerking autobrief wordt de aanschaf van de (groen)gasauto aantrekkelijker. Dit gaat wel gepaard

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2010/11, 33007, nr.2.

met compenserende maatregelen in de MRB (gelijkschakeling met LPG-3). Omdat de groengas auto op dit moment al de voordeligste keuze is als gekeken wordt naar de "total costs of ownership", ligt een algehele lastenverlichting voor deze auto's niet voor de hand. Bij het bepalen van de "total costs of ownership" wordt naast de belastingdruk ook naar de aanschafkosten en de brandstofprijzen gekeken. In dit kader moet ook nog worden gewezen op de subsidie voor groen gas uit de SDE+-regeling. Deze subsidie geldt ook indien het groen gas wordt ingezet in het wegverkeer.

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

#### Uw voorstellen ten aanzien van taxi's en bestelauto's

Zolang voor bepaalde categorieën voertuigen, zoals taxi's, een volledige vrijstelling van MRB en BPM wordt verleend, is het niet mogelijk om voor die categorieën het gebruik van zuinige en schone auto's te stimuleren via een maatregel in de sfeer van deze autobelastingen. In de autobrief is aangekondigd dat er aanleiding bestaat om de diverse bijzondere regelingen (lees: verlaagde tarieven of vrijstellingen) in de autobelastingen nog eens tegen het licht te houden. In het wetsvoorstel uitwerking autobrief zijn hieromtrent geen maatregelen opgenomen, maar in het schriftelijke verslag over de autobrief is opgemerkt dat wanneer die heroverweging er toe zou leiden dat bepaalde categorieën voertuigen in de toekomst in de heffing van de BPM of de MRB worden betrokken, dit er toe leidt dat de in die belastingen voor andere voertuigen al geldende prikkels om zuiniger en schoner te rijden, automatisch ook voor deze voertuigen gaan doorwerken.

Met het huidige en voorgenomen beleid wordt m.i. tegemoet gekomen aan de in de brief geuite wens om de aanschaf en het gebruik van schonere (personen)auto's te stimuleren.

#### Regionaal beprijzen en spitsmijden

In het Regeerakkoord staat dat er geen sprake zal zijn van de invoering van een kilometerbeprijzing tijdens deze kabinetsperiode. In dat verband ligt het dan ook niet voor de hand om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een regionale kilometerbeprijzing.

Vanuit IenM worden overigens, in samenwerking met lokale en regionale overheden de nodige andere initiatieven ontplooid die een bijdrage leveren aan de reductie van de emissies door het verkeer. In dat verband kan bijvoorbeeld het programma "Beter Benutten" worden genoemd. De maatregelen zijn weliswaar primair gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, maar een groot aantal hiervan heeft ook een gunstig effect op de luchtkwaliteit. Daarnaast kunnen reizigers in vijf van de drukste regio's van Nederland ervoor kiezen om een beloning te verdienen als zij de spits mijden. Deze zogenaamde mobiliteitsprojecten zijn in 2008 gestart en lopen nog door tot eind 2012. Bij grote filedruk zorgt een paar procent minder verkeer al gauw voor 10-20% minder congestie. Dit is niet alleen goed voor de bereikbaarheid, maar ook voor het milieu.

Het versneld wettelijk mogelijk maken van invoeren gedifferentieerde parkeertarieven

Directoraat-Generaal  
Milieu  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

Ik heb besloten dit wetsvoorstel niet in te dienen bij uw Kamer. Uit de NSL-monitoring in 2010 blijkt dat de meeste resterende knelpunten voor stikstofdioxide in de vier grote steden liggen. Twee van de vier grote steden, Den Haag en Amsterdam, hebben mij te kennen gegeven af te zien van deelname aan het experiment. Hier wordt ingezet op andere, meer effectieve maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Blijkens onderzoek van TNO in Amsterdam, in het kader van de herijking van luchtkwaliteitsmaatregelen is de maatregel niet kosteneffectief. Overigens maken verscheidene steden gebruik van al bestaande mogelijkheden om schoner vervoer in de binnenstad te stimuleren. Te denken valt bijvoorbeeld het Car2Go experiment in Amsterdam, waar een vergunning is verleend aan 300 elektrische deelauto's om overal binnen de ring te kunnen parkeren.

Kenmerk  
IENM/BSK-2011/153419

*2. Verlaging snelwegbijdrage NO<sub>2</sub>*

Onderzoek verlaging/verhogen maximumsnelheid stedelijk gebied

Bij de evaluatie van de 80 km-zones in 2008 is naar voren gekomen dat het succes van de 80 km-zones voor zowel de luchtkwaliteit als de doorstroming van het verkeer zeer afhankelijk is van de locatie en de specifieke omstandigheden ter plaatse.

Een slechtere doorstroming heeft niet alleen een negatief effect op de bereikbaarheid, maar in beginsel ook op de luchtkwaliteit. Zo bleek dat de doorstroming op bijvoorbeeld de A20 Rotterdam (Noordbaan) en de A12 bij Voorburg (de stad uit) sterk was verslechterd.

De ambitie van dit kabinet is de maximumsnelheid permanent of dynamisch te verhogen, waar dat mogelijk is binnen de randvoorwaarden van onder meer luchtkwaliteit. Als bijvoorbeeld uit oogpunt van de luchtkwaliteit ter plaatse een verhoging niet haalbaar is, kan een lagere snelheid gelden. De mogelijkheden om de maximumsnelheid te verhogen wordt dan ook per locatie zorgvuldig onderzocht. De minister van Infrastructuur en Milieu zal dit najaar een brief aan de Tweede Kamer sturen waarin zij ingaat op het beleid rondom snelheden.

Mogelijkheden nagaan om verkeersdrukke (files) zoveel mogelijk op te vangen op locaties waar geen mensen in de buurt wonen in plaats van deze drukke op te vangen op binnenstedelijke snelwegen die grenzen aan stedelijk gebied.

Ik neem aan dat hier bedoeld wordt om doorgaand verkeer bij de grote steden te weren van de ring door dit verkeer om te leiden via andere routes. Uit milieu-oogpunt is dit op zichzelf een sympathiek idee, maar het zou leiden tot een afwaardering van het hoofdwegennet. Het zou betekenen dat veel (economisch) verkeer geconfronteerd wordt met aanzienlijk langere reistijden. In veel gevallen is het ook niet mogelijk het doorgaand verkeer op de ring bij de grote steden om te leiden, zonder dat een ongewenste druk komt te liggen op het onderliggend wegennet. De ruit van Rotterdam bijvoorbeeld is niet alleen van belang voor het

verkeer van en naar Rotterdam, maar juist ook een essentiële schakel voor doorgaand verkeer. Om Rotterdam te kunnen passeren, is het verkeer aangewezen op de ring. Er is feitelijk geen alternatief.

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

### *3. Stimuleren schonere aandrijftechnieken*

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

#### Stimuleren elektrisch vervoer

Het Kabinet draagt krachtig bij aan het stimuleren van elektrisch vervoer. In het kader van het Plan van Aanpak elektrisch rijden wordt momenteel in samenwerking met marktpartijen gewerkt aan het aanleggen van publiek toegankelijke oplaadpunten, waaronder ook de plaatsing bij rijksgebouwen en het bevorderen van (snel) laadinfrastructuur langs rijkswegen. De ervaringen met kansrijke marktsegmenten, waaronder zero-emission collectief vervoer (Tank to Wheel), worden gebundeld en ook aan gemeenten verspreid. Verdere samenwerking met de VNG en de gebundelde inspanningen rond elektrisch vervoer in focusgebieden rond het aanleggen van infrastructuur verwelkomen we. Daar waar individuele gemeenten moeilijkheden ondervinden bij het verlenen van vergunningen voor het aanleggen van infrastructuur voor elektrische voertuigen, biedt het Rijk steun in de vorm van kennis aan.

#### Instellen landelijke subsidieregeling voor de aanschaf van schone Euro VI streekbussen/ Een landelijke subsidieregeling instellen gericht op het stimuleren van de aanschaf van hybride stad- en streekbussen

Momenteel wordt er gewerkt aan een regeling voor het stimuleren van Euro VI vrachtauto's, waaruit ook subsidie voor de aanschaf van Euro VI bussen kan worden verkregen. De verwachting is dat deze subsidieregeling begin 2012 van kracht wordt.

Daarnaast lopen er meerdere proeven, medegefinancierd door het ministerie van IenM, voor het stimuleren van het inzetten van innovatieve, schone bussen. Zo is er aan Amsterdam een forse subsidie verstrekt voor het in de praktijk testen van twee brandstofcel-hybride bussen. Als deze proef succesvol uitpakt, dan wordt bekeken of het gebruik van dergelijk schone bussen verder kan worden opgeschaald. Via het programma "Duurzaam Inkopen" worden handvatten gegeven aan de decentrale overheden om bij de concessieverleningen voor het OV milieueisen op te nemen. Luchtkwaliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Uw verwachting dat de vermindering van subsidie op het openbaar vervoer direct grote nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit in de steden deel ik overigens niet. In het verlengde van de resultaten van de uitgevoerde verkenningen over rationalisering van OV-netwerken, is mijn verwachting dat het subsidiëren van vervoerdiensten met een lage tot zeer lage kostendekkingsgraad aan belang zal verliezen ten gunste van investeringen gericht op een meer efficiënte bediening van grote reizigersstromen op de hoofdassen van het vervoersysteem. Voor de drie grote steden betekent dit een verschuiving van bus- naar tram-

/metroverbindingen. Zo wordt een hoogwaardiger, meer solide en toekomstbestendig OV-systeem gerealiseerd.

Directoraat-Generaal  
Milieu  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

Een sloopregeling voor oudere bestelbussen op bovengemeentelijk niveau organiseren in gewesten of Randstad, eventueel gekoppeld aan milieuzone bestelwagens.

Kenmerk  
IENM/BSK-2011/153419

Ik ben bereid om de invoering van milieuzones voor bestelverkeer te faciliteren, een generieke sloopregeling is momenteel niet opportuun gezien de kosten/baten. Echter lokaal of regionaal kan dit via de koppeling met milieuzones anders liggen. Gemeenten kunnen een milieuzone instellen vanaf 1 juli 2013. Op dit moment zijn de voorbereidingen voor het sluiten van een convenant in volle gang.

Aanpak schonere zeescheepvaart en binnenvaart, zoals het stimuleren van LNG of groen gas, of de aanleg van walstroom voor de binnenvaart.

Mede op initiatief van Nederland is in 2008 de internationale regelgeving voor luchtmissies van zeeschepen (Marpol Annex VI) fors aangescherpt. Dit leidt sinds 2011 o.a. tot minder emissies van NOx bij nieuwe scheepsmotoren en vanaf 2015 tot een afname van de fijn stof uitstoot. Voor de binnenvaart zijn per 1 januari 2011 de eisen aan het zwavelgehalte van gasolie in internationaal verband aangescherpt. Deze zijn nu gelijk aan de eisen in het wegtransport.

Het ministerie van IenM heeft zich ingezet om te komen tot een tariefdifferentiatie in zeehavens op basis van de milieuprestatie van zeeschepen. Inmiddels zijn de havens van Amsterdam, Moerdijk, Dordrecht en Rotterdam begonnen schone zeeschepen te belonen met kortingen op het havengeld. Per 1 januari 2012 zal ook Groningen Seaports korting bieden.

De Subsidieregeling Maritieme Innovatie (2007-april 2011) bood de mogelijkheid om in de zeescheepvaart te investeren in schone technologie, waaronder het gebruik van LNG. Ook via de Innovatieregeling voor Duurzame Zeehavens worden LNG-projecten gestimuleerd. Tijdens de Transportraad van 16 juni 2011 heeft Nederland de Europese Commissie gevraagd met een actieprogramma te komen voor het stimuleren van schone technologie in de zeescheepvaart. Ook voor de binnenvaart wordt ingezet op het stimuleren van LNG, bijvoorbeeld via de Subsidieregeling Innovatie Binnenvaart. Er is een investeringsimpuls in het leven geroepen voor de aanleg van LNG-vulpunten en net als overige brandstoffen in gebruik voor de binnenvaart is LNG vrijgesteld van accijns.

Voorts is voor verbeteringen van de milieutechnologie op bestaande schepen de prijsvraag 'Schoon schip' uitgeschreven.

Walstroomvoorzieningen zijn in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de havenbeheerder. Wel wordt vanuit het ministerie bijgedragen aan een proefproject bij de ferryterminal van Stena Line in Hoek van Holland. In een brief van 16 maart 2010 (32123 XII, nr. 47) aan de Tweede Kamer is aangegeven dat er middelen zouden worden aangewend voor walstroomvoorzieningen in



binnenhavens. Doel is een impuls te geven aan de toepassing van walstroom bij ligplaatsen binnen de bebouwde kom, waar sprake is van problemen ten aanzien van luchtkwaliteit en/of geluid. Op dit moment is het Havenbedrijf Rotterdam in gesprek met de binnenvaartsector om een aantal (technische) problemen rond walstroom in kaart te brengen en oplossingen te bedenken. Op basis van de uitkomsten van deze exercitie zal worden vastgesteld of de genoemde impuls nog steeds opportuun is.

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

#### Versneld verschonen rijksvoertuigen (voorbeeldfunctie)

Binnen de context van Duurzaam Inkopen is het Rijk actief in het vernieuwen en het "verschonen" van het wagenpark, op een bedrijfsmatig verantwoorde manier. Het is nu staand beleid dat de dienstvoertuigen maximaal beschikken over het B-label (minder CO<sub>2</sub>-uitstoot).

Momenteel wordt gewerkt aan een zogeheten 'innovatietender' voor auto's met nieuwe en schone technologie (die eind 2011 of begin 2012 wordt afgerond). Om zicht te hebben op de inzetbaarheid in de bedrijfsvoering van auto's met nieuwe technologie wordt op dit moment de Praktijkproef Elektrische Mobiliteit uitgevoerd, die in de eerste helft van 2012 tot conclusies moeten leiden. Verder werkt Rijkswaterstaat aan oplaadpunten bij verzorgingsplaatsen langs de snelwegen. Daarnaast heeft de Rijksgebouwendienst een 'Circulaire Oplaadpunten bij Rijksgebouwen' opgesteld, waarmee het voor individuele beheerders van gebouwen eenvoudiger wordt om oplaadpunten bij Rijksgebouwen te realiseren.

#### Inzet bij de EU voor een realistisch testcyclus voor Euro 6/VI voertuigen waarmee de NO<sub>x</sub> uitstoot bij een normale stadsrit dichterbij de buurt van de emissie-eis kan komen

Dat moderne dieselauto's bij ritten in stedelijk gebied een veel hogere NO<sub>x</sub> uitstoot kunnen hebben dan op basis van de emissienormen mocht worden verondersteld, is vast komen te staan in onderzoek dat in opdracht van mijn ministerie is uitgevoerd door TNO. De toenmalige minister van Milieu heeft dit direct aanhangig gemaakt in Brussel, met als uitkomst dat de Euro VI wetgeving voor vrachtwagens en bussen is uitgebreid met eisen die ertoe moeten leiden dat Euro VI voertuigen onder alle omstandigheden een lage NO<sub>x</sub> uitstoot moeten hebben.

Uit metingen aan de 1<sup>e</sup> generatie Euro-6 dieselpersonenauto's en pre-productie Euro VI vrachtwagens blijkt dat de autofabrikanten de techniek beschikbaar hebben. Maar ik houd de vinger aan de pols of deze technologie ook in serieproductie modellen voldoende effectief wordt toegepast.

#### Stimuleren groen gas

Ik sta positief tegenover groengas als brandstof voor verkeer (zie hiervoor). De rijksoverheid heeft de afgelopen jaren vulpunten voor groen gas gestimuleerd. De productie van groen gas wordt gestimuleerd via de SDE+. Met SDE+ gesubsidieerd groen gas kan niet alleen in de gebouwde omgeving, maar ook in verkeer worden ingezet. Naast het eerder genoemde voorstel om de BPM voor groengasauto's tijdelijk te verlagen door deze auto's voor de BPM te beschouwen

als benzineauto in plaats van als dieselauto, wordt gestreefd naar een garantie van de branche dat bij Nederlandse tankstations nagenoeg uitsluitend groen gas in plaats van aardgas wordt aangeboden. Hierover zullen in overleg met de groengas sector, mijn Ministerie, het ministerie van Financiën, en het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie afspraken worden gemaakt die in een convenant worden vastgelegd. Op 27 september jl. is op de vakbeurs Ecomobiel in Rotterdam het convenant Vergroening Aardgastankstations aan de Minister van IenM aangeboden. In dit convenant spreken acht leveranciers van aardgas/groengas aan verkeer zich erover uit het aandeel groengas verkrijgbaar aan de pomp te willen vergroten naar 100% in 2014. Ik beschouw dit als een eerste voorzet van de sector om het overleg hierover aan te vangen.

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Klimaat en Luchtkwaliteit  
Lucht

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2011/153419

#### *4. Communicatie en bewustwording*

Een goed voorbeeld waarbij de communicatie omtrent schone en zuinige voertuigen en alternatieve manieren van mobiliteit centraal staat is de Europese Mobiliteitsweek, een jaarlijks terugkerend evenement met een groot aantal deelnemende steden in Nederland. Het publiek wordt actief betrokken bij initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit. Vanuit mijn ministerie zijn en worden concrete projecten in het land financieel ondersteund.

Zonder op alle lokale gerichte maatregelen in te willen gaan die u voorstelt, wil ik u nog wijzen op de inspanningen vanuit mijn ministerie op het gebied van stedelijke distributie. Omdat een efficiëntere en duurzamere bevoorrading van steden een grote bijdrage kan leveren aan een betere luchtkwaliteit, zijn daarvoor door mijn ministerie concrete oplossingen en instrumenten ontwikkeld via onder andere achtereenvolgens de Commissie en Ambassadeur Stedelijke Distributie. Daarnaast is de ontwikkeling en aanschaf van extra stille en schone voertuigen gesubsidieerd, waarmee vóór en na de spits kan worden bevoorraadt en sinds begin dit jaar is een "Team Duurzame Stedelijke Distributie" beschikbaar om gemeenten te helpen bij de implementatie van concrete oplossingen. Daadkrachtige en grootschalige toepassing van deze oplossingen vermindert de uitstoot van het vrachtverkeer tot wel 25%. Steden kunnen ook in het kader van de "Beter Benutten" aanpak voorstellen doen voor efficiënter en duurzamer goederenvervoer.