

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
20 maart 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2008/2246	-
Onderwerp	
Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur'	

Geachte voorzitter,

Allereerst spreken wij onze waardering uit voor de voortvarendheid waarmee de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer, in aanmerking genomen de korte termijn tussen onze brief van 12 februari 2008 en de deadline van de Europese Commissie voor raadpleging van het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' 15 maart aanstaande, verslag heeft uitgebracht van de vragen en opmerkingen van de fracties van de politieke partijen CDA, PvdA, SP en VVD.

De brief van 12 februari 2008 bevat de gezamenlijke reactie van het kabinet en de koepelorganisaties van decentrale overheden (voortaan 'kabinetsreactie') op het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' (voortaan 'Groenboek'). De kabinetsreactie dient als bijdrage aan de raadpleging van de Europese Commissie voor het Groenboek.

Met genoegen hebben wij geconstateerd dat de leden van deze fracties met belangstelling en interesse hebben kennisgenomen van de kabinetsreactie. Hun opmerkingen sterken ons in de mening dat met het kabinetsbeleid dat aan de kabinetsreactie ten grondslag ligt een juiste koers wordt gevaren.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de diverse fracties, waarin alle relevante aspecten van de kabinetsreactie aan de orde zijn gesteld, zowel afzonderlijk - zoals de antwoorden op open vragen - als in samenhang - zoals inzake het leidend zijn van het subsidiariteitsbeginsel-, het belang van de inzet

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171  
Fax +31 70 3517895

op een ambitieus Europees bronbeleid en bronmaatregelen, en de aandacht voor het thema duurzaamheid in de context van stedelijke mobiliteit.

Hieronder zullen wij ingaan op de door de leden van de diverse fracties gestelde vragen, waarbij wij de vrijheid nemen om ten behoeve van de lijn van het betoog, de vragen die betrekking hebben op dezelfde onderwerpen of dezelfde strekking hebben, geclusterd te beantwoorden.

### **Inleiding**

Volgens de opbouw van het verslag is onder het onderdeel 'Inleiding' een aanvang genomen met het stellen van vragen die weliswaar verschillende onderwerpen betreffen, maar in relatie moeten worden gezien met zowel de toekenning van meerwaarde aan een Europese aanpak van duurzame mobiliteit als met de beleidsopgave op alle beleidsniveaus in Nederland in het kader van integraal mobiliteitsbeleid. In het navolgende zullen wij de antwoorden op de gestelde vragen zoveel mogelijk volgens het in het verslag gehanteerde stramien aan de leden van de Tweede Kamer voorleggen.

De leden van de fractie van de VVD vragen op welke wijze het beste invulling kan worden gegeven aan het bevorderen van kennisontwikkeling- en verspreiding van best-practices.

Het kabinet ziet verschillende niveaus waarop de bevordering van kennisontwikkeling en de verspreiding ervan het beste invulling krijgen: het lokale, het regionale, het nationale en het supranationale niveau. Dit laatste kan bijvoorbeeld door het combineren van kennis over duurzaam mobiliteitsbeleid met kennis over milieu- en ruimtelijk beleid en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving zoals in het Children Environment Health Action Plan for Europe en door aan te sluiten bij mondiale programma's zoals het UNECE WHO programma *Transport Health Environment Pan European Programme*. Omgekeerd kunnen lokale overheden relevante initiatieven initiëren binnen Europese programma's. In het *Inventarisatiedocument* staan voor het nationale niveau een aantal concrete best practices genoemd (zie bijlage).

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze het kabinet een strenger Europees bronbeleid denkt voor elkaar te krijgen? Kan het kabinet in dit licht reageren op de plannen van de gemeente Amsterdam om oude auto's uit de binnenstad te mijden? Het idee achter een milieuzone bestaat eruit om een substantiële vermindering van de uitstoot van het wegverkeer te realiseren door een beperkte groep voertuigen te weren, namelijk de meest vervuilende. Dit als alternatief voor het nemen van (verkeers)maatregelen die alle voertuigen zouden treffen, ook de relatief schone. Zoals de minister van VROM op 9 oktober 2007 in antwoord op een motie (Kamerstuk 30175, nr. 33) heeft toegezegd, wordt momenteel in haar opdracht een onderzoek uitgevoerd naar de voor- en nadelen van invoering van milieuzones voor de personenauto. In dit onderzoek worden verschillende aspecten van milieuzones voor personenauto's bekeken, waaronder de effectiviteit en kosten (zowel wat betreft de invoering en handhaving alsook de kosten voor de autobezitter). De Minister van

VROM heeft destijds aan uw Kamer toegezegd dit voorjaar met de resultaten van dit onderzoek te komen en dit te vergezellen van een kabinetsstandpunt. Het standpunt van het kabinet inzake milieuzones voor personenauto's zal mede op dit onderzoek gebaseerd worden. Daarbij is het kabinet er gevoelig voor een onnodige stapeling van maatregelen te voorkomen met het oog op het behouden van voldoende draagvlak onder de bevolking. U zult hierover op termijn nader worden geïnformeerd. Het Kabinet is een groot voorstander van ambitieuze Europese emissienormen, aangezien dit één van de meest effectieve instrumenten is om auto's Europabreed schoner en zuiniger te maken. Daarom heeft Nederland zich eerder sterk gemaakt voor ambitieuze Euro 5/6 normen voor personenauto's, en maakt Nederland zich nu sterk voor snelle besluitvorming over Euro VI normen voor vrachtauto's én scherpe CO<sub>2</sub>-emissienormen voor personenauto's. Bij dat laatste pleit Nederland niet alleen voor een voldoende ambitieuze norm (130 g/km) in 2012, maar ook voor het opnemen van een nog ambitieuzere norm voor 2020.

Over onze reactie op de plannen van de gemeente Amsterdam om auto's van vóór 1992 uit de binnenstad te weren zullen wij de Kamer binnenkort separaat per brief informeren.

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan toezeggen dat het bij het toekomstgericht benutten van energiebronnen - met name door het doen van onderzoek naar vervangers van fossiele brandstoffen - vooral zal moeten gaan om daadwerkelijke innovatie en niet om het stimuleren van al uitontwikkelde technieken zoals windmolens op het land?

Het kabinet heeft voor daadwerkelijke innovatie een plan ontwikkeld dat in november 2007 door ons is gelanceerd, getiteld 'De auto van de toekomst gaat rijden'. Dit plan past in het kader van de ambities van het kabinet voor 'schoner en zuiniger' om auto's in de toekomst drastisch zuiniger en schoner te maken.

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet tevens kan aangeven hoe zij denkt dat het Nederlandse bedrijfsleven en de Nederlandse wetenschap hier een prominente rol in kunnen spelen?

Voor dit doel heeft het kabinet het programma energietransitie in het leven geroepen en heeft de minister van VROM samen met onder andere ons ministerie het programma 'schoon en zuinig' gelanceerd, waarin overheid, bedrijfsleven en wetenschap samenwerken om op grote schaal nieuwe technologie te ontwikkelen en in de samenleving te introduceren. Wat betreft duurzame mobiliteit gaat het om nieuwe generatie biobrandstoffen, die geen nadelige milieu-effecten hebben, om waterstof, om hybride en elektrische voertuigen en om schone brandstoffen en scheepvaart.

Daarnaast draagt het programma 'slimme logistiek' om personen en goederen op een slimmere en efficiëntere manier te verplaatsen ook bij tot vermindering van de vraag naar energie.

Het kabinet is voornemens een nader sectorakkoord 'schoon en zuinig' te sluiten, zoals afgesproken is in het duurzaamheidsakkoord met VNO, NCW, MKB en LTO.

### **Waar hebben Europese maatregelen meerwaarde**

#### *Verdisconteren externe kosten*

De leden van de CDA-fractie vragen het kabinet wanneer de Kamer wordt geïnformeerd over het doorberekenen van de externe kosten van het gebruik van de verschillende vervoers-modaliteiten in Nederland.

Nederland werkt aan een systeem voor beprijzen (zowel voor personen als vrachtvervoer) op de Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Andere vervoersmodaliteiten dan wegvervoer zijn niet bij het Nederlandse project voor beprijzen betrokken.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Nederlandse aanpak (een nationale aanpak, zodat met één systeem zowel in steden als op snelwegen kan worden gewerkt) ook gaat gelden voor andere vervoersmodaliteiten. De leden van de VVD-fractie vragen of het doorberekenen van externe kosten voor het gehele wegennet in Europa betekent dat de regering diezelfde redenering volgt als het gaat over andere modaliteiten.

De Europese Commissie komt in juni 2008 met een methodologie voor het internaliseren van de externe kosten in alle vervoersmodaliteiten. De Kamer zal zo spoedig mogelijk nader worden geïnformeerd over de Nederlandse inzet met betrekking tot dit Europese initiatief.

De leden van de VVD-fractie vragen of het grote belang dat het kabinet hecht aan de aansluiting van steden op het HST-netwerk betekent dat het kabinet het ook van groot belang acht om het Nederlandse HST-netwerk uit te breiden. Zo ja, op welke manier?

Met de ingebruikname van de HSL in Nederland zijn de meeste grote steden in Nederland, te weten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Breda, op het HST-Net aangesloten. Verdere uitbreiding van Hogesnelheidslijnen in Nederland wordt op dit moment niet voorzien. Er wordt echter wel gewerkt aan het mogelijk maken van spoorboekloos-rijden in Nederland. Het is de bedoeling dat over een aantal jaren op de belangrijkste corridors in Nederland met hoge frequentie, zowel intercity's als stoptreinen rijden. Een gemakkelijke en snelle aansluiting op het HST-netwerk wordt daarmee gewaarborgd.

### **De uitdagingen volgens het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' en de reactie van Nederland daarop**

#### *1. Groenere agglomeraties en steden*

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of er (Europees) onderzoek is gedaan naar de relatie tussen het gebruik van stillere banden en de verkeersveiligheid?

Ja, in opdracht van de Europese Commissie is door het FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) onderzoek gedaan naar het potentieel voor verlaging van geluidsproductie van banden - door de aanscherping van geluidslimietwaarden voor goedkeuring van banden - en is een inschatting gemaakt van de gevolgen voor de verkeersveiligheid. De conclusie in het FEHRL rapport [Final Report S12.408210 Tyre-road noise] is dat de limietwaarden fors omlaag kunnen, waardoor het verkeer 2 a 3 dB stiller wordt (3 dB(A) is een hoorbaar verschil en in fysische zin een halvering van het geluidsniveau).

De FEHRL concludeert dat noch als onderdeel van de analyse uitgevoerd in het kader van de studie, noch uit het literatuuronderzoek een significante relatie gevonden kan worden tussen bandengeluid en de veiligheidsprestatie van banden. In het kader van het Innovatieprogramma Geluid van VenW en VROM zijn ook een groot aantal banden getest. Ook daar was de relatie niet te vinden.

De leden van de CDA-fractie vragen of er onderzoek is gedaan naar het verband tussen het gebruik van banden en de luchtkwaliteit in algemene zin (slijtage van banden en asfalt, opwaaiend wegstof)? Zo ja, wat zijn hiervan de uitkomsten?

Ja, TNO geeft aan dat 9% van fijnstof door wegverkeer afkomstig is van bandenslijtage, 14% afkomstig is van wegdekslijtage en 7% van remslijtage (tegenover 70% door uitlaatgassen).

Een studie van TNO/IEEP/LAT, geeft aan dat bandenslijtage (levensduur van een band), die het bandenstof veroorzaakt, in verband wordt gebracht met de rolweerstand van banden [Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO<sub>2</sub>-emissions from passenger cars Final Report Contract nr. SI2.408212, October 31, 2006, TNO. IEEP, LAT]. De studie geeft aan dat installatie (en gebruik) van bandenspanningsmeters in de auto (TPMS) de levensduur van banden sterk kan verbeteren.

De leden van de CDA-fractie vragen of bronbeleid op het gebied van stillere goederendistributie, bijvoorbeeld koelmotoren, ook aan de orde is.

In Nederland gelden strenge geluidsnormen voor laden en lossen in de steden tussen 19.00 tot 07.00 uur. Daarnaast is door ons ministerie en het ministerie van VROM een succesvol subsidieprogramma PIEK uitgevoerd, waardoor inmiddels op grote schaal wordt geïnvesteerd in stille voertuig-onderdelen zoals koeling, laadkleppen en rolcontainers. Albert Heijn heeft bijvoorbeeld verklaard vanaf 2010 uitsluitend PIEK-gecertificeerde voertuigen te accepteren en de meeste supermarkketens volgen dit voorbeeld. Tevens wordt vanuit dit PIEK-programma actief contact gelegd om ook in andere landen de (Nederlandse) normen over te nemen.

De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet de mening deelt dat de uniformiteit die wordt gevraagd voor de aanduiding van milieuzones, ook moet gelden voor het gebruik van milieustickers en het stellen van voertuig- en emissie-eisen voor milieuzones?

Het gebruik van verkeersborden valt onder de Weense Conventie en richt zich op herkenbaarheid voor de weggebruiker. Het gebruik van stickers valt niet onder de Conventie.

In beginsel is iedere lidstaat vrij om hier een vormgeving voor te kiezen. Bij het gebruik van stickers gaat het met name om de leesbaarheid en de handhaafbaarheid door de betreffende lidstaat. Het kabinet staat op het standpunt dat zo snel mogelijk harmonisatie moet worden nagestreefd ten einde te voorkomen dat grensoverschrijdend vervoer worden geconfronteerd met een wirwar van vignetten. De Europese Commissie zou een goede aanzet hiertoe kunnen geven.

Het harmoniseren van voertuig- en emissie-eisen voor milieuzones betekent dat deze uniform worden voorgeschreven en laat geen ruimte voor differentiatie op lokaal niveau. Uniformiteit zou hier afbreuk aan doen.

### *2. Intelligentere stedelijk vervoer*

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat een Europese afstemming en het voldoen aan de Europese eisen van interoperabiliteit van groot belang zijn bij het voorbereiden en introduceren van beprijzingssystemen voor het wegverkeer door individuele lidstaten. Genoemde leden vragen of het kabinet deze opvatting deelt. Het kabinet deelt de mening van de CDA-fractie dat een Europese afstemming en het voldoen aan de Europese eisen van interoperabiliteit van groot belang zijn bij het voorbereiden en introduceren van beprijzingssystemen voor het wegverkeer door individuele lidstaten.

### *3. Toegankelijker stedelijk vervoer*

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kabinet niet is ingegaan op de Europese regelgeving met betrekking tot het aanbesteden van het stads- en streekvervoer in relatie tot het stimuleren van het openbaar vervoer binnen steden en tussen stedelijke gebieden. Deze leden zouden graag een aanvulling op dit punt zien. Voor het kabinet zijn en blijven de kaders leidend die door Europese regelgeving zijn gegeven. Dit zijn de twee richtlijnen inzake overheidsopdrachten (Richtlijn 2004/17/EG en Richtlijn 2004/18/EG van 31 maart 2004) en de verordening betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (Vo 2007/1370). Deze kaders geven de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid om kwaliteitscriteria aan het stads- en streekvervoer te stellen om de kwaliteit van het stads- en streekvervoer te verbeteren.

### **Nederlandse antwoord op vraag 5 van de Europese Commissie behorende bij de 2de uitdaging Groenere agglomeraties en steden (minder luchtvervuiling, geluidhinder)**

De leden van de SP-fractie vragen wat de reden is om te vragen naar een Europese checklist voor groen aanbesteden. Ontbreekt op nationaal niveau de benodigde expertise?

Uiteraard bestaat ook op nationaal niveau de nodige expertise. Ik verwijs in dat verband naar het interdepartementale programma Duurzaam Inkopen, waarbinnen duurzaamheidscriteria worden ontwikkeld voor overheidsinkopen op onder meer de genoemde gebieden. Een gezamenlijk, Europees, aankoopbeleid zal echter de krachten op de markt nog verder vergroten. Om die reden pleit Nederland voor een dergelijke checklist.

Nederlandse antwoord op vraag 25 van de Europese Commissie behorende bij hoofdstuk 4. Financiële middelen.

De leden van de SP-fractie gaan er - wanneer gesproken wordt over de mogelijkheid Europees geld beschikbaar te stellen voor het stimuleren, via aanbesteden, van de keuze voor schone en zuinige aanbieders - vanuit, dat deze subsidie evenzeer beschikbaar zal worden gesteld voor vergroening van dat gedeelte van de openbaar vervoersector die wordt inbesteed en nog niet overgeleverd is aan de vrije markt. Het uitgangspunt van het kabinet is dat - wanneer er regelingen zijn die schoon en zuinig materieel in het openbaar vervoer stimuleren - hierop door alle concessieverlenende overheden een beroep kan worden gedaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN  
VERKEER EN WATERSTAAT,

DE STAATSSECRETARIS VAN  
VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

J.C. Huizinga-Heringa