

Aan:  
mevrouw G. Seinen en de heer S. de Jong

(i.a.a. de overige statenleden)

Assen, 22 maart 2011

Ons kenmerk 12/5.1/2011000889

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 41 Reglement van orde inzake het '100.000 voertuigenplan' en het op nihil stellen van provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB)

Geachte mevrouw Seinen en heer De Jong,

Hierbij reageren wij op uw vragen van 25 januari 2011 betreffende het '100.000 voertuigenplan' en het op nihil stellen van de provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB).

Vraag 1

Hoeveel motorrijtuigen in Drenthe (en Noord-Nederland totaal) reden per ultimo 2010 daadwerkelijk op duurzame transportbrandstoffen?

Antwoord 1

*Op basis van gegevens van de RDW rijden er in Noord-Nederland in totaal 1.913 voertuigen op alternatieve brandstoffen of elektrisch aangedreven. 531 voertuigen rijden hiervan in Drenthe. De gegevens van de RDW zijn op adres geregistreerd in Noord-Nederland. Leasevoertuigen bij leasebedrijven die buiten Noord-Nederland geregistreerd staan, zijn niet meegenomen in de gegevens van de RDW. Bijvoorbeeld: De in Noord-Nederland ingezette 80 groen-gasvoertuigen van TNT zijn geregistreerd in Zwolle. Ook voertuigen op biodiesel en PPO zijn niet geregistreerd bij de RDW en dus niet meegenomen in de telling.*



Vraag 2

Deelt u onze mening dat de voor 2015 geformuleerde ambitie voor Noord-Nederland naar verwachting niet zal worden gehaald?

Antwoord 2

*Ja, wij delen met u de mening dat de voor 2015 geformuleerde ambitie om in Noord-Nederland minimaal 100.000 voertuigen op duurzame brandstoffen/elektrisch aangedreven te laten rijden naar verwachting niet gehaald gaat worden. De transitie naar duurzame brandstoffen laat op zich wachten doordat de voertuigen op alternatieve brandstoffen fiscaal gezien nog niet interessant zijn. Wij zien echter wel dat, mede dankzij onze gezamenlijke inspanningen, de marktpartijen in de startblokken staan en klaar zijn voor een groot-schalig invoering van groen-gasvoertuigen. Bij een gunstige fiscalisering is de verwachting dat het aantal duurzame voertuigen exponentieel groeit.*

Vraag 3

Zijn er mogelijkheden voor het bestuur van de provincie Drenthe om bijvoorbeeld per 1 januari 2012 de provinciale opcenten bij de MRB op nihil te stellen waarmee bijvoorbeeld de groen-gasvoertuigen dus provinciaal 'belastingvrij' worden gemaakt?

Antwoord 3

*Ja, technisch gezien zijn er mogelijkheden om de provinciale opcenten bij de MRB op nihil te stellen. Uit een eerste verkenning blijkt echter dat voordat over bovenstaande vraag uitspraken gedaan kunnen worden, een aantal praktische punten met betrekking tot de mogelijkheden verder uitgezocht moeten worden.*

*Wij stellen dan ook voor u hier in een later stadium verder over te informeren.*

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):  
jk/coll.



## Statenfractie Drenthe

Aan de voorzitter van Provinciale Staten  
van de provincie Drenthe,  
de heer J. Tichelaar  
Postbus 122,  
9400 AC Assen.

Emmen/Norg, 25 januari 2011.

Betreft: Vragen ex. Art. 41 RvO over "100.000-voertuigenplan" en het op nihil stellen van de provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB)

Bijlage: 1

Geachte heer Tichelaar,

In het enkele jaren geleden vastgestelde "100.000-voertuigenplan" is de ambitie neergelegd om in 2015 in Noord-Nederland 100.000 voertuigen op duurzame transportbrandstoffen te laten rijden. Deze ambitie maakt integraal onderdeel uit van het Energieakkoord dat op 8 oktober 2007 is ondertekend door de toenmalige ministers van EZ en VROM en de 4 Noordelijke provincies.

In het Dagblad van het Noorden van 16 november 2010 stond bijgaand opinie-artikel van o.a. gedeputeerde mevr. Klip over het gebruik van klimaatneutrale brandstof. Zij roept in dit artikel de rijksoverheid op om het gebruik van groen-gas-voertuigen met fiscale maatregelen te stimuleren.

Volgens de CDA-statenfractie vormt het huidige fiscale rijksbeleid voor zuinige motorrijtuigen met betrekking tot zowel BPM als wegenbelasting (MRB) een belemmering om het "100.000-voertuigenplan" te laten slagen in 2015. Dit komt ook omdat bv. de zeer populaire wegenbelastingvrije dieselmotoren veelal niet op biodiesel mogen rijden (!).


Naar aanleiding van het bovenstaande willen wij u de volgende vragen stellen:

1. Hoeveel motorrijtuigen in Drenthe (en Noord-Nederland totaal) reden per ultimo 2010 daadwerkelijk op duurzame transportbrandstoffen?
2. Deelt u onze mening dat de voor 2015 geformuleerde ambitie voor Noord-Nederland naar verwachting niet zal worden gehaald?
3. Zijn er mogelijkheden voor het bestuur van de provincie Drenthe om bv. per 1-1-2012 de provinciale opcenten bij de MRB op nihil te stellen waarmee bv. de groen-gas-voertuigen dus provinciaal "belastingvrij" worden gemaakt?

In afwachting van uw spoedige reactie,

Hoogachtend,  
namens de fractie van het CDA,

G. Seinen  
S. de Jong



## COMMENTAAR

## Groene linten

De natuurontwikkeling laat zich niet zomaar aan banden leggen. En al helemaal niet in Nederland waar de aankoop en inrichting van natuurgebieden vaak tot stand komt in broeze samenwerkingsverbanden van Europa, rijk, provincie, gemeenten, waterschappen, natuur- en landbouworganisaties.

Dat weet nu ook staatssecretaris Henk Bleker van landbouw en natuur. Drie weken geleden gaf de kersverse bewindsman direct zijn visitekaartje af: er was geen geld meer voor natuurontwikkeling en zelfs al aangegane verplichtingen lagen onder vuur.

Duidelijk, de aankoop van natuurgebieden zal nog maar mondjesmaat geschieden. Geld voor de aanleg van zogeheten 'robuuste verbindingsoeven' tussen natuurgebieden is er niet. Maar het oorspronkelijke plan voor de ecologische hoofdstructuur, een groen lint dat natuurgebieden koppelt, blijft overeind.

Op dat punt bindt Bleker in. Hij moet wel. Het zou vreemd zijn om zoveel kapitaal overboord te gooien. Niet alleen geldelijk kapitaal, maar ook kapitaal in menskracht en samenwerking, die vaak pas na vele jaren polderen en ploegen tot stand komt tussen rijk, landbouw en natuur. Ook waterschappen eisen hun plek op in natuurgebieden. Zij krijgen steeds meer een functie bij waterberging. Beleid dat prioriteit heeft in Nederland. En dan is er nog het Europese natuurbeleid dat ook voor Nederland geldt. Daar liggen verplichtingen waaraan ons land zich niet zomaar kan onttrekken. Dat beseft nu ook Bleker, zo blijkt uit het overleg van gisteren tussen de staatssecretaris en de provincies.

Den Haag kan wel anders willen, maar Europa is nooit ver weg. Ook niet bij de vorming van de ecologische hoofdstructuur in Nederland.

hcofo@redactie@dvh.nl

## BRIEF VAN DE DAG

## Het migrerende zwijn

Drenthe is trots op haar natuur. De basisvoorwaarden voor het herintroduceren van edelhert, wisent en wolf zijn volgens de provincie aanwezig. Sinds kort hoort ook het wilde zwijn bij onze inheemse fauna. Tragisch is echter dat de wilde zwijnen aan de provinciegrens worden opgewacht met het geweer. Drenthe rechtvaardigt deze maatregel door te wijzen op de bezuinigingen op natuurbeheer. Voor mij als jager, als bosbezitter, als rentmeester, als natuurliefhebber en als bestuurder volstrekt onbegrijpelijk. Het was toch de bedoeling dat soorten kunnen migreren? In mijn ogen een bevestiging dat beheer en ontwikkeling van de natuur in Drenthe vooral voorbehouden lijkt te zijn aan Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Het Drentse Landschap. Het wordt tijd voor een natuurlijk evenwicht. In de praktijk wil dit niet lukken. Want voor het beheren van bestaande natuur en het ontwikkelen van nieuwe natuur is veel geld nodig. De natuur dient echter wel haalbaar en betaalbaar te zijn. Deze boodschap heeft het nieuwe kabinet zeer goed begrepen.

A., Velema, Emmen

Brieven mogen maximaal 200 woorden lang zijn en moeten zijn voorzien van naam en volledig adres. De redactie kiest elke werkdag een Brief van de dag. Overige brieven kunnen in aanmerking komen voor plaatsing op zaterdag. Adres: Lezersredactie, Postbus 60, 9700 MC, Groningen. E-mail: lezersbrieven@dvh.nl

# Het Rijk zou de groen-gas-auto fiscaal moeten stimuleren

## OPINIE KLIMAATNEUTRALE BRANDSTOF

- CO<sub>2</sub>-neutraal rijden zonder dat een regenwoud wordt gekapt
- Groen-gas-auto is in aankoop nog altijd te duur

Door Tanja Klip-Martin en Theo Rietkerk

De klimaatneutrale groen-gas-tankstations schieten als paddestoelen uit de grond. Dit is het antwoord van provincies en innovatieve bedrijven op de terugkerende discussie over de negatieve bijeffecten van biobrandstoffen. We missen alleen nog het laatste zetje van het rijk om in het belastingplan van 2011 ook de aankoop van groen-gas-voertuigen fiscaal te stimuleren. Daarmee zouden we gemakkelijk aan de doelen voor duurzame brandstoffen kunnen voldoen.

Groen gas? We hebben het hier niet over lpg, maar over methaan, qua samenstelling gelijk aan aardgas. De ingrediënten van groen gas zijn poep, gft-afval, stortgas en resten uit de voedselindustrie. Deze ingrediënten zijn het recept voor de schoonste en duurzaamste autobrandstof, die bovendien voor iedereen betaalbaar is. Met deze brandstof is het nu al mogelijk om CO<sub>2</sub>-neutraal te rijden zonder dat er regenwouden voor worden gekapt of voedsel in de tank gaat. Bovendien verbrandt het veel schoner dan de reguliere brandstoffen. En gek genoeg, het stinkt niet eens.

Een Europese richtlijn verplicht ons om in 2020 voor 10 procent om te vernieuwen energie te rijden. Het Rijk vult dit in door de grote brandstofleveranciers te verplichten om biobrandstoffen bij te mengen met benzine en diesel. In de praktijk blijken deze biobrandstoffen helemaal niet duurzaam te zijn, want gemaakt van voedsel.

Leine en middelgrote bedrijven. Jen met het duurzame groene gas dan ook de concurrentie aan met de gevestigde belangen, gesteund door provincies. Zij hebben



miljoenen geïnvesteerd in het netwerk van nu bijna 60 groen-gas-tankstations, groeiend naar 120 volgend jaar. In combinatie met het net zo schone elektrisch rijden kan Nederland de Europese doelstellingen op een verantwoorde manier realiseren. Daarmee zijn we bovendien voorbereid op een toekomst van olieschaarste en stijgende prijzen.

Groen gas heeft nog meer voordelen: het wordt van onze eigen afvalstoffen gemaakt en schept daarmee een verantwoord manier realiseren. Daarmee zijn we bovendien voorbereid op een toekomst van olieschaarste en stijgende prijzen. Zeker voor onze agrarische sector geeft dit extra inkomsten. Daarnaast kan groen gas concurreren met olie. De subsidies voor de productie van groene bio-energie kunnen na opschaling afgebouwd worden.

We roepen daarom het rijk op om groen gas op dezelfde manier te behandelen als de elektrische voertuigen. In de Tweede Kamer is hier tijdens de begrotingsbehandelingen 2011 diverse malen over gesproken, maar staatssecretaris

Weekers wil eerst de situatie wederom onderzoeken. De feiten zijn echter bekend en het komt nu aan op daadkracht. De brandstof is met 78 cent door de lage belastingen weliswaar goedkoop, maar de auto is in aankoop te duur. Gezien de inspanning die je moet verrichten: af en toe omrijden om te tanken zo lang het netwerk in oprichting is.

Door de bijtelling en de aanschaafbelasting van de voertuigen gelijk te stellen aan de elektrische voertuigen doorbreken we dit. Wij vinden dat de automobilist die investeert in een groen gas auto en nog even moet omrijden om te tanken, vanaf 2011 best fiscaal gecompenseerd mag worden. Dan doen onze koploperbedrijven die investeren in duurzame brandstoffen, de rest.

Het kabinet zoekt naar quick wins. Wij hebben er hier één op een presenteerblaadje.

Tanja Klip-Martin, gedeputeerde in Drenthe, en Theo Rietkerk, gedeputeerde in Overijssel, hebben beiden zitting in het Interprovinciaal Overleg.

▲ Biogas is goedkoop, maar er moet vaak nog voor omgerekend worden. Foto: Gerrit Boer

99  
Groen gas: het stinkt niet eens

## STELLING

### Verstandig besluit van Wilders om Lucasen in de PVV-fractie te laten

Lucassen mag blijven, maar moet voor straf twee woordvoerderschappen opgeven. Hij mag zich nu alleen nog bezighouden met wonen en koninkrijksrelaties.

## Uitslag vorige stelling:

Postbode graaft eigen graf met niet bezorgen kerstpost



Aantal stemmers: 2077

Bel 0900 9009034 (€ 0,25 p/m) of breng uw stem uit op [www.dvhn.nl](http://www.dvhn.nl)

## TOOS &amp; HENK



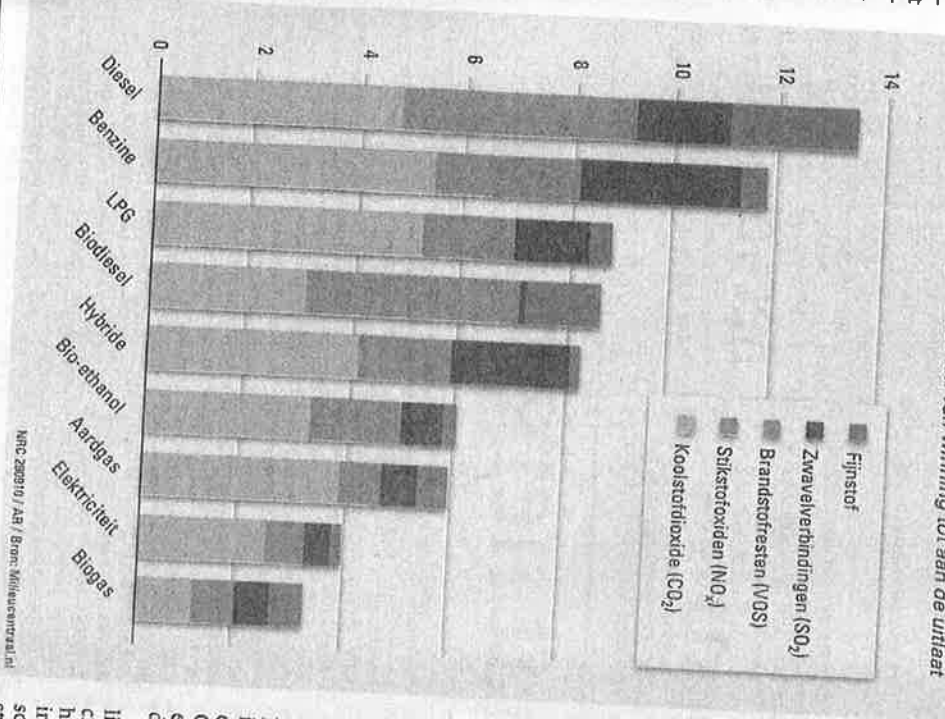
Caldwell Dyson in het noorden van Kazachstan. Daarmee sloot zij een

verrek was door een technische storing een dag vertraagd. De landing verliep perfect. Hier is bovendien sticht tijdens de landing 400 kilometer boven de Stille Oceaan, ter hoogte van de Japanse kust. Foto Reuters

# Naar Lyon rijden kost milieu 13 euro

## Diesel kost milieu het meest

Uitstoot van schadelijke stoffen door verschillende brandstoffen, milieukosten in euro's per 1.000 km van winning tot aan de uitlaat



## Vervuiling door brandstoffen nu te vergelijken

Diesel geeft stof, benzine schadde het klimaat. Wat moet de duurzame automobielist in zijn tank sieren? Alle milieukosten staan nu op een rij.

**Door onze redacteur WARNA OOSTERBAAN**  
ROTTERDAM, 28 SEPT. Wordt het wat met de aardgasauto? Het is maar hoe je het bekijkt. Er rijden nu al vijf keer zoveel personenauto's met een aardgastank rond als drie jaar geleden. Maar in absolute aantallen valt het bitter regen: van 107 in 2007 naar 560 nu. Jammer, want de aardgasauto veroorzaakt maar een geringe milieuschade: 5 euro per 1000 km. Heel wat beter dan een benzineauto, die voor ruim 11 euro per 1000 km mens en milieu aantast, of een dieselauto, die voor 13 euro schade aanricht.

Het vergelijken van de milieuscepten van auto's met verschillende brandstoffen is een hachelijke onderneming. Een dieselauto is zuiniger dan een benzineauto en produceert daarom minder CO<sub>2</sub>. Maar er komen meer fijnstof en stikstofoxiden uit zijn uitlaat, dus hoe moeie nu kiezen?

Milieu Centraal, een onafhankelijke, door de overheid gefinancierde voorlichtingsorganisatie, heeft geprobeerd daar helderheid in te brengen door van allerlei soorten emissies (vervuilende uitstoot) de schade in euro's te bere-

kenen. Wat de mogelijkheid scheppt ook al die bedragen bij elkaar op te tellen en zo de totale milieuschade van elk type auto te berekenen.

Milieu Centraal baseert zich op gegevens die zijn verzameld door allerlei instituten, zoals TNO en onderzoeksbureau CE Delft. Het zijn voornamelijk de geschatte kosten van de schade van vervuillende uitlaatgassen aan de gezondheid van mensen, schade aan gebouwen en de natuur, etcetera. Het zijn steeds extreem kosten, dat wil zeggen dat ze niet worden ge-

€527 voor een kilo fijnstof uit de uitlaat in de bebouwde kom

dragen door de schade die ze veroorzaakt, ze komen voor rekening van de gehele samenleving.

Die kosten variëren van € 2,40 per kilo uitgestoten vluchtige organische stoffen (VOS), veelal onverbrande brandstof) tot € 527 per kilo fijnstof. Daarbij is ook de plaats van de uitstoot van belang: die € 527 geldt voor de bebouwde kom, daarbuiten richt een kilo CO<sub>2</sub> op 103 euro schade aan. De berekening van de kosten van de CO<sub>2</sub>-emissie is gezien de onzekerheid van de schade van dit type uitstoot veel moeilijker. CE in Delft kleert in een rapport uit 2008 daar-

om voor de 'vermijdingskosten'. Dat zijn de gemiddelde bedragen die gemoeit zijn met de preventie van dit broeikasgas. De Europese Commissie heeft in 2007 vastgesteld dat de klimaatdoelstelling die zij zich heeft gesteld (een maximale stijging van 2 graden) rond de 25 euro per ton niet-uitgestoten CO<sub>2</sub> gaat kosten.

Mer deze cijfers in de hand kunnen vergelijkingen worden gemaakt. Zo is een nieuwe Volvo V70 met een 2 liter benzine motor minder zuinig dan een Fiat Panda uit 1995 met een 1,2 liter motor. Hij stoot dus meer CO<sub>2</sub> uit. Maar omdat de Volvo op andere emissies (fijnstof, stikstofoxiden en VOS) beter scoort, wint de Volvo: 10 euro per 1000 km tegen 15 euro voor de Panda. Een nieuwe auto is meestal veel milieuvriendelijker dan een oudere, vooral door de steeds strengere eisen. De auto's van nu belasten het milieu maar half zo zwaar als die van 1992.

Het interessantst is de vergelijking van de milieukosten van verschillende brandstoffen, van winning tot verbranding. De traditionele autobrandstoffen - benzine en diesel - zijn het minst milieuvriendelijk. Auto's op biogas (3 euro per 1000 km) en geheel elektrische auto's (bijna 4 euro) zijn nog het gunstigst. Maar die zijn er nog niet, of nauwelijks.

➤ Een auto die het milieu niet overbodig belast? Persoonlijk advies op milieucentraal.nl.

medicijnen won, deed eind week precies dat. Zij trok een terring uit *Science* (2006) over werking van geurstoffen in dieren. Buck was daarvan co-tou. Eerste auteur was Zhitou, die van 1997 tot 2005 a postdoc bij Buck werkte. "H onschuldig me voor de verting die dit artikel mogelijk weg gebracht heeft", schrijft Buck in een korte verklaring. Een tweede artikel van en Zou, in PNAS, 2005, trok l eveneens in. Zij kon de onde zoekresultaten niet reprodu fen, toen ze het werk herhaa l. Dat zij het werk overdeed kw door dat twijfel werd gezet. Zou: een *Nature*-publicatie va hem werd in 2008 al ingetrok Zou is vorig jaar naar China v gekerd en heeft de verklarin over het intrikken niet onder kend. Het werk houdt geen v band met de Nobelprijs van B

## Verwelkte bladij bloem zijn nuttig

**Door onze redactie wetenschaps ROTTERDAM, 28 SEPT.** Verwe bloemblaadjes kunnen een fun te hebben: ze beschermen het zaad. Dat was nooit onderzocht maar blijkt nu uit een simpel eperiment van de Spaanse biolo Carlos Herrera. Hij plukte in ee berggebied de dorre kroonblaa jes (de gekleurde bloemblaadje af van verwelkte lavendel en on dekte hoe slecht dat is voor het zaad. Zonder bloemblaadjes da de de kans dat het zaad rijpe va 60 procent naar 40 procent. De l le zaaddozen werden aangeast door galmuggen die er eitjes in legden. De verwelkte bloem vor een soort stop op de zaaddoos en voorkomt dat. Dit geldt niet voe alle planten. Herrera deed daz el de test met wilde viooltjes en on dekte dat die iets meer zaad pro- duceren zonder dorre kroon- blaadjes. De publicatie van Herra ra is vrijdag online verschenen in *Annals of Botany*.

# Onderzoek rare afwijking op scan is zelden nuttig

Wat moet