

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

177

Vragen van het lid **Jansen** (SP) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën over *het werkelijke brandstofverbruik van vermeend schone en zuinige auto's* (ingezonden 9 september 2010).

Antwoord van minister **Huizinga-Heringa** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de staatssecretaris van Financiën (ontvangen 8 oktober 2010).

Vraag 1

Welke conclusies verbindt de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan het in haar opdracht uitgevoerde onderzoek¹ naar het verschil tussen normverbruik en werkelijk brandstofverbruik van personenauto's?

Antwoord 1

Voor de conclusies die ik aan het meerverbruik van auto's in de praktijk verbind, verwijs ik naar de beleidsbrief Verkeersemissies², die ik op 18 juni 2010 aan uw Kamer heb gestuurd. In deze brief wordt hierover het volgende gemeld: «Helaas zien we de laatste jaren dat er (ook) maatregelen aan voertuig en motor worden genomen die in de test heel effectief zijn, maar in de praktijk veel minder. Deels heeft dat te maken met de testcyclus, die geen goede afspiegeling vormt van de huidige praktijk. Mede na lang aandringen van Nederland is in 2009 in Genève en Brussel het ontwikkelen van een nieuwe, meer representatieve testcyclus gestart.» Bij de herziening van de testmethode, waaraan nu in UN-ECE-kader wordt gewerkt, wordt niet alleen een wereldwijd toe te passen rijcyclus geambieerd, maar ook een precisering van de overige testcondities, juist om de ongewenste effecten van de huidige methode te beperken. Nederland neemt actief deel in de werkgroepen van UN-ECE die aan de nieuwe methode werken.

¹ «CO₂ uitstoot van personenwagens in norm en praktijk», TNO in opdracht van DGM-VROM, 19 januari 2010.

² Kamerstukken Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2009–2010, 31 209, nr. 120.

Vraag 2

Welke acties heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer sinds de verschijning van het rapport ondernomen om iets te doen aan het schokkend grote verschil van 45 procent tussen het normverbruik en werkelijk brandstofverbruik bij eco-auto's?

Antwoord 2

Ik heb actie ondernomen om de geconstateerde verschillen tussen praktijkverbruik en normverbruik nader te analyseren. Deze analyse zal worden gedaan op basis van emissietesten die in opdracht van VROM door TNO worden uitgevoerd in het kader van het steekproefcontroleprogramma. De kennis die hiermee wordt verkregen wordt ingebracht in het overleg met andere typekeurende lidstaten, en in de werkgroepen van de UN-ECE. Daarnaast wil ik in de communicatie extra aandacht besteden aan het meerverbruik van auto's in de praktijk. Dit gebeurt al vele jaren in de voorlichtingscampagne «Het nieuwe rijden». In de volgende editie van het Brandstofverbruiksboekje, die in januari 2011 door de RDW wordt uitgegeven, zal dit onderwerp verder expliciet aan de orde komen.

Vraag 3

Wanneer kan de Kamer een standaardtest (NEDC) voor het normverbruik van personenauto's verwachten die beter aansluit op het werkelijke verbruik?

Antwoord 3

De werkzaamheden van UN-ECE leiden volgens de vigerende planning tot een vastgestelde nieuwe methode in het laatste kwartaal van 2015. De Europese Commissie heeft in haar recente voorstel voor een strategie voor schone en energie efficiënte voertuigen³ aangegeven uiterlijk al in 2013 over een nieuwe testcyclus te willen beschikken. Daarna zal het nog enkele jaren duren voordat alle nieuwverkochte auto's volgens de nieuwe methode worden getest.

Vraag 4

Hoe zijn de bevoegdheden inzake de wijziging van de test precies geregeld indien Nederland voor de aanpassing van deze test afhankelijk is van besluitvorming in de Europese Unie? Kan Nederland vooruitlopend op de vaststelling van een nieuwe norm al enkele verbeteringen op de bestaande norm doorvoeren om de grote afwijking al zoveel mogelijk te beperken?

Antwoord 4

De test is onderdeel van de volledig geharmoniseerde Europese toelatingsprocedure voor motorvoertuigen. Nederland kan daar niet eenzijdig van afwijken. Voor zover de problemen het gevolg zijn van een onjuiste toepassing van de huidige testmethode kan Nederland samen met de Europese Commissie en de andere lidstaten wel optreden tegen die onjuiste toepassing.

Vraag 5

Zijn de Europese afspraken over reductie van de CO₂-emissie van personenauto's gebaseerd op dezelfde verouderde standaardtest? Zo ja, deelt u de conclusie dat dan de feitelijke emissies tientallen procenten hoger zullen zijn dan de papieren werkelijkheid? Onderschrijft u de conclusie dat in dat geval de CO₂-norm of de testprocedure aangepast dient te worden om de CO₂-reductiedoelstelling voor de transportsector te halen?

Antwoord 5

De Europese afspraken over reductie van de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's zoals vastgelegd in EG Verordening Nr. 443/2009 zijn inderdaad op dezelfde standaardtest gebaseerd. Zonder aanpassing van deze test zal de feitelijke emissie dan ook hoger zijn. In de Referentieraming energie en emissies 2010–2020, die ik als bijlage bij de brief van 29 april 2010 over de tussenbalans Schoon en Zuinig⁴ aan uw Kamer heb gestuurd, wordt hierover (op blz. 39) het volgende gemeld: «Bij voortzetting van de huidige

³ COM(2010) 186 final, A European strategy on clean and energy efficient vehicles.

⁴ Kamerstukken Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2009–2010, 31 209, nr. 117.

technologische ontwikkeling kan het meerverbruik in de praktijk ertoe leiden dat de CO₂-emissieraming voor personenauto's in 2020 in het scenario met vastgesteld beleid circa 0,4 tot 0,6 M_{ton} hoger uitvalt.» Ik onderschrijf de conclusie dat de testprocedure aangepast dient te worden.

Vraag 6

Wat betekenen de uitkomsten van het onderzoek voor het bepalen van fijnstofreductie door middel van generieke maatregelen zoals opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit? Haalt Nederland de doelen die zijn opgelegd aan wegverkeer? Zo nee, welke aanvullende maatregelen stelt de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor?

Antwoord 6

De uitstoot van CO₂ door een auto is direct gekoppeld aan de hoeveelheid brandstof die een auto verbruikt. Dit geldt echter niet voor de uitstoot van NO_x en fijn stof, omdat er uitlaatgasreiniging plaatsvindt middels katalysatoren en roetfilters. De tegenvallende brandstofverbruikscijfers in de praktijk hebben dus geen gevolgen voor het kunnen halen van de luchtkwaliteitsdoelen voor fijn stof of NO₂.

Vraag 7

Wat gaat de minister van Financiën ondernemen om te bevorderen dat fiscale prikkels voor het bevorderen van de verkoop van zuiniger en minder vervuilende auto's ook écht het beoogde effect hebben?

Antwoord 7

Het beleid ten aanzien van de CO₂-uitstoot van auto's wordt gebaseerd op gegevens van de volledig geharmoniseerde Europese toelatingsprocedure voor motorvoertuigen. Deze officiële testwaarde is zoals ook geconcludeerd in het TNO-onderzoek een goede methode voor het onderling vergelijken van het brandstofverbruik van auto's. In de praktijk liggen verbruikswaarden weliswaar dichter bij elkaar maar zuinigere auto's op de norm blijken ook in de praktijk zuiniger. In de toekomst kan dan worden aangesloten bij de nog te ontwikkelen nieuwe, meer representatieve testcyclus zoals vermeld in de beantwoording van vraag 1.