

Vergaderjaar 2012–2013

**31 209**

**Schoon en zuinig**

**Nr. 160**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 11 juli 2103

Bijgaand zend ik u een rapport<sup>1</sup> over een onderzoek dat TNO op mijn verzoek heeft uitgevoerd naar de uitlaatgasemissies van brom- en snorfietsen en het effect van het opvoeren van brom- en snorfietsen op die uitlaatgassen. Uit het onderzoek blijkt dat de geteste brom- en snorfietsen meer schadelijke stoffen uitstoten dan beloofd door fabrikanten. Ook gebruiken fabrikanten snelheidsbegrenzers die milieuvervuilend en makkelijk onklaar te maken zijn.

Dit is een onacceptabele situatie die ik aan wil pakken door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) brom- en snorfietsfabrikanten extra te laten controleren. Ook wil ik de snelheidsbegrenzers die milieuvervuilend en makkelijk onklaar te maken zijn Europees laten verbieden.

### **Eisen typekeuring**

Typen brom- en snorfietsen worden in Nederland door de RDW tot het verkeer toegelaten nadat door de importeur een Europese typegoedkeuring is overlegd. Bij de typekeuringen wordt onder meer beoordeeld of de uitstoot van koolmonoxide, koolwaterstoffen en stikstofdioxiden van een type brom- of snorfiets aan de gestelde eisen voldoet.

De testen uitgevoerd door TNO wijzen echter uit dat de geteste brom- en snorfietsen die op de markt gebracht zijn de typekeuringseisen voor uitlaatgasemissies van koolmonoxide, koolwaterstoffen en stikstofdioxiden in aanzienlijke mate overschreden.

Momenteel werkt de Europese Commissie aan de uitvoeringsbepalingen van de in december 2012 vastgestelde verordening<sup>2</sup> betreffende de toelating van twee- en driewielige motorvoertuigen. Daarin worden de

<sup>1</sup> TNO-060-DTM-2012-01367, ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

verantwoordelijkheden van fabrikanten en importeurs en de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van typekeuringsautoriteiten meer expliciet vastgelegd. Hierdoor kan het toezicht op de conformiteit van de serieproductie effectiever worden uitgeoefend. Deze nieuwe regels zullen vanaf 2017 gaan gelden.

### **Extra controles**

Om in de tussentijd het probleem van de overschrijding van de typekeuringseisen aan te pakken zal de Nederlandse typekeuringsautoriteit, de RDW, het toezicht op de betrokken fabrikanten intensiveren. Dat betekent dat de fabrikanten vaker zullen worden bezocht en dat zo nodig monsters van de geproduceerde voertuigen op aanwijzing van de RDW aan een test worden onderworpen. Hiermee kan worden gecontroleerd of het model op papier niet te veel afwijkt van de praktijk. De ultieme sanctie op het produceren van voertuigen die niet aan de eisen voldoen, is het intrekken van de typegoedkeuring door de RDW.

Ook bestaat de mogelijkheid om steekproefsgewijs voertuigen die al tot het verkeer zijn toegelaten te testen, zoals in het onderzoek waarover TNO nu rapporteert.

Fabrikanten waarbij in zulk onderzoek wordt geconstateerd dat hun serieproductie niet aan de typekeuringseisen voldoet worden daarop aangesproken, en zij worden geacht met een oplossing voor het geconstateerde probleem te komen die bij voorkeur ook geschikt is om te worden uitgevoerd op de voertuigen die al zijn verkocht.

Onder de nieuwe verordening voor de twee- en driewielige motorvoertuigen kan een terugroepactie ook worden afgedwongen. Op dit moment is dat nog niet het geval, en zijn we naast de controles van de RDW afhankelijk van de medewerking van de fabrikanten en importeurs, die overigens in dit geval constructief hebben meegewerkt aan onderzoek naar de oorzaken van de geconstateerde overschrijding van de typekeuringseisen. Dat onderzoek is nog niet geheel afgerond, maar het is wel duidelijk dat het in de huidige richtlijn<sup>3</sup> (2002/24/EG) ontbreken van eisen aan de duurzaamheid van de gebruikte technieken een rol speelt. Hierdoor loopt bijvoorbeeld de effectiviteit van de toegepaste katalysator al na enkele honderden kilometers sterk terug. De nieuwe verordening voorziet wel in eisen aan de duurzaamheid van de gebruikte technieken, zodat ook daarom mag worden verwacht dat de discrepantie tussen eisen en praktijk in de toekomst sterk zal afnemen.

Eerder was al bekend dat ook het brandstofverbruik van personenauto's hoger ligt dan de officiële opgaven door fabrikanten. Dit komt met name omdat autofabrikanten energiebesparende technieken toepassen bij de typekeuringstest en meer gebruik maken van toegestane marges in de testprocedures. Om snel een einde te maken aan de ruimte die de huidige wetgeving biedt, heb ik afgelopen juni aangekondigd dat Brussel zo snel mogelijk met een nieuwe en betere methode moet komen om het verbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's vast te stellen.

### **Begrenzers**

Uit het onderzoek blijkt verder dat de snelheidsbegrenzing van vooral de 4-takt snorfietsen tot 25 km/h gemakkelijk ongedaan te maken is. Het ongedaan maken van de snelheidsbegrenzing van 4-takt snorfietsen, waardoor de maximumsnelheid omhoog gaat naar ongeveer 45 km/h en

<sup>3</sup> Richtlijn 2002/24/EG Van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad

het feitelijk bromfietsen worden, leidt tot ruwweg een halvering van het brandstofverbruik. Verdergaand opvoeren, meer dus dan het verwijderen van de onderdelen die de snelheid tot 25 of 45 km/h beperken, leidt daarentegen tot verslechtering van de uitlaatgassen en het brandstofverbruik.

Dit komt omdat fabrikanten in de regel één type bromfiets maken en de onderdelen die nodig zijn om er een 25 km/h, een 30 km/h, een 45 km/h of een onbegrensde variant (50 – 60 km/h) van te maken bij leveren, afhankelijk van de wensen van de markt waarop het voertuig wordt geleverd. Bepaalde technieken van snelheidsbegrenzing knippen dan de snelheid van het voertuig af en maken dit bijzonder energie-inefficiënt. Deze typen snelheidsbegrenzers zijn bovendien ook erg makkelijk te verwijderen of aan te passen wat weer de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Vooral de begrenzing bij snorfietsen tot 25 km/h wordt dan ook op grote schaal ongedaan gemaakt.

Ik ben geschrokken van het feit dat de regels nu een situatie toestaan waarin verkeersveiligheid en milieubewustzijn met elkaar concurreren. Nederland heeft daarom bij de Europese Commissie een voorstel ingediend om de huidige wijze van snelheidsbegrenzing, die gemakkelijk ongedaan gemaakt kan worden en die tot een verhoogd brandstofverbruik leidt, expliciet te verbieden. Ons voorstel sluit aan bij de ideeën van de Commissie, en ik verwacht dan ook dat het zal worden overgenomen. Dat betekent dat dan slechts nieuwe brom- en snorfietsen worden toegelaten die een meer robuuste manier van snelheidsbegrenzing hebben en waarbij de begrenzing van de snelheid tot 25 of 45 km/h niet meer ten koste gaat van het brandstofverbruik.

Deze scherpere eisen aan de manier van snelheidsbeperking zullen vanaf 1 januari 2017 gelden voor nieuw verkochte brom- en snorfietsen waarvoor nog geen typekeuring is verleend, en vanaf 1 januari 2018 voor nieuw verkochte bromfietsen waarvoor al voor 1 januari 2017 een typegoedkeuring is afgegeven.

Voor de snor- en bromfietsen die al rondrijden in Nederland blijft gelden dat het opvoeren van deze voertuigen, en het demonteren van de snelheidsbegrenzers verboden is. Zoals eerder mijn collega van Veiligheid en Justitie heeft aangegeven (Kamerstuk 29 398, nr. 301) heeft de handhaving daarop prioriteit.

### **Tot slot**

Tenslotte wil ik de invloed van de geconstateerde tekortkomingen op het halen van de luchtkwaliteitsdoelen duiden. De bijdrage van bromfietsen aan de nationale emissies van stoffen waarvoor luchtkwaliteitsknelpunten bestaan is gering. De overschrijdingen van de eisen betroffen vooral koolmonoxide en koolwaterstoffen, waarvoor geen knelpunten meer gelden. Maar dat wil niet zeggen dat het oplossen van deze problemen geen aandacht verdient.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld