

> Retouradres Postbus 20951 2500 EZ Den Haag

Aan de Voorzitter van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**Directoraat-Generaal
Milieubeheer**

Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit
Mobiliteit en
Verkeersemissies

Rijnstraat 8
Postbus 20951
2500 EZ Den Haag
www.vrom.nl

Kenmerk

DGM/K&L2010025911

Uw kenmerk

2010Z12539

Datum 7 oktober 2010

Betreft Kamervragen (SP): Het werkelijke brandstofverbruik van vermeend
schone en zuinige auto's.

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de minister van Financiën, de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van Kamerlid Jansen (SP) over het werkelijke brandstofverbruik van vermeend schone en zuinige auto's. De Kamervragen zijn op 9 september 2010 ingezonden en hebben als kenmerk 2010Z12539.

Vraag 1

Welke conclusies verbindt de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan het in haar opdracht uitgevoerde onderzoek 1) naar het verschil tussen normverbruik en werkelijk brandstofverbruik van personenauto's?

Antwoord

Voor de conclusies die ik aan het meerverbruik van auto's in de praktijk verbind, verwijs ik naar de beleidsbrief Verkeersemissies¹, 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 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 omdemomen om iets te doen aan het schokkend grote verschil van 45 procent tussen het normverbruik en werkelijk brandstofverbruik bij eco-auto's?

Antwoord

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

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 voertuigen² 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?

² COM(2010) 186 final, A European strategy on clean and energy efficient vehicles.

Antwoord

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.

**Directoraat-Generaal
Milieubeheer**

Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit
Mobiliteit en
Verkeeremissies

Datum

7 oktober 2010

Kenmerk

DGM/K&L201.002591.1

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

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 Zuinig³ aan uw Kamer heb gestuurd, wordt hierover (op blz. 39) het volgende gemeld: "Bij voortzetting van de huidige 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 Mton 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

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.

³ Kamerstukken Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 2009–2010, 31 209, Nr. 117

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?

**Directoraat-Generaal
Milieubeheer**

Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit
Mobiliteit en
Verkeersemisies

Antwoord

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 dicht 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.

Datum

7 oktober 2010

Kenmerk

DGM/K&L2010025911

1) 'CO₂ uitstoot van personenwagens in norm en praktijk', TNO in opdracht van DGM-VROM, 19 januari 2010

Hoogachtend,
de minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

J.C. Huizinga-Heringa