



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&M

Aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Plaats en datum: Den Haag, 18 mei 2016
Betreft: Verzoek om reactie op artikel over uitstoot van scooters in NRC Next en verzoek om TNO-rapport zo snel mogelijk aan de Kamer te doen toekomen
Ons kenmerk: 2016Z09565/2016D19922

Geachte mevrouw Schultz van Haegen, geachte mevrouw Dijkema,

Tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu is gesproken over het bijgevoegde artikel in NRC Next d.d. 14 mei 2016 over de uitstoot van scooters. De commissie heeft besloten u te verzoeken te reageren op het genoemde artikel. De commissie verzoekt u tevens het in het artikel genoemde TNO-rapport over de uitstoot van scooters zo snel als mogelijk aan de Kamer te doen toekomen.

Hierbij breng ik u deze verzoeken van de commissie over.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

L. Tijdink

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

14 mei 2016 zaterdag

Niemand weet hoe vies die **scooter** is ; Wat komt uit deze uitlaat? We hebben geen idee

BYLINE: Door onze redacteur Carola Houtekamer

SECTION: cover; Blz. 1

LENGTH: 1884 woorden

Uitstoot

Als ze de fabriek verlaten, voldoen ze aan alle eisen. In theorie. Maar op de weg stoten ze vaak te veel uit. Wordt er soms gesjoemeld met **scooters**?

Ze keken naar op, toen ze bij TNO twee **scooters** op de rollenbank zetten. De opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu was simpel: kijk wat opvoeren uitmaakt voor de uitstoot. Aan veel **scooters** is gesleuteld of de begrenzer is eraf gesloopt, dus dat is handig om te weten. Voor luchtvervuiling, voor milieuzones, voor nieuwe normen.

De TNO-onderzoekers kochten twee nieuwe **scooters** bij een dealer. Een viertakt van het Taiwanese merk SYM en een tweetakt van het Italiaanse merk Piaggio, twee veel verkochte modellen in Nederland.

Maar nog voor ze daadwerkelijk aan opvoeren toe kwamen, bleken de nieuwe **scooters** totaal niet aan de normen voor uitstoot te voldoen. Opvallend, omdat de onderzoekers precies hetzelfde testritje reden als tijdens de officiële goedkeuring. En ook opvallend omdat de normen voor **scooters** veel ruimer zijn dan die voor personenauto's. De Piaggio stootte 1,7 keer de brommerlimiet voor koolwaterstoffen uit, de SYM maar liefst 18 keer de limiet voor koolmonoxide - allebei stoffen die schadelijk zijn voor milieu en gezondheid.

De onderzoekers sloegen aan het klussen. Eerst vervingen ze de sproeier en de brandstofpomp van de SYM, maar dan haalde de **scooter** de limiet nog steeds niet. Daarna schroefden ze er een carburateur en een uitlaat met katalysator op van een **scooter** die ze rechtstreeks van de importeur hadden gekregen. En toen voldeed de **scooter** opeens wel. De Piaggio stuurden ze met vragen terug naar de fabrikant. De katalysator was stuk, meldde die later.

Nu pas konden de onderzoekers beginnen met opvoeren. En jawel, zo bleek, daar worden **scooters** viezer van. Iets klopt er niet

We wisten al lang dat er iets niet klopte, zeiden veel partijen toen vorig jaar de fraude met de uitstoot van dieselauto's bij Volkswagen aan het licht kwam. Het gat tussen uitstoot van schadelijke stoffen op de weg en de getallen uit de officiële testlabs bleef maar groeien. Maar waar 'm dat nou precies in zat?

In dat mistige stadium zitten **scooters** nu. Iets klopt er niet, maar wat? Niet alleen TNO, ook andere partijen komen brommers tegen die te vies zijn. Nature publiceerde in 2013 een studie met lelijke uitkomsten voor tweetaktbrommers. Katalysatorclub AECC vond **scooters** die na een tijdje rondrijden niet meer schoon zijn. Het Britse onderzoeksinstituut TRL stuitte op brommers die niet schoon genoeg waren, de Europese Commissie maakt melding van overtredingen.

Maar niemand weet hoeveel **scooters** nou precies uitstoten. Niemand weet hoeveel normale, niet opgevoerde **scooters** de normen overschrijden. Niemand weet hoeveel **scooters** zijn opgevoerd, wat ze nog viezer maakt. Niemand weet wie de boel belazert. Er zijn alleen rare gevallen, zoals de twee willekeurige **scooters** die TNO bij een dealer haalde.

En - anders dan bij auto's - niemand weet hoe groot dit probleem is voor lucht en longen. **Scooters** dragen niet zo veel bij aan de totale luchtverontreiniging. Maar hoe ongezond is het als je een paar keer per dag op het fietspad staat in een wolk koolwaterstoffen en ultrafijnstof? Er zijn kortom, nogal wat vragen.

Het onderzoekje van TNO stamt uit 2013. Een paar jaar later zit de **scooter** de overheid nog steeds dwars. Grote steden willen van de oude modellen af. Amsterdam heeft een verbod op exemplaren van voor 2011 afgevaardigd, Utrecht zint op het instellen van een milieuzone. Maar het gebeurt allemaal op basis van heel weinig feiten.

Het ministerie van Infrastructuur heeft daarom een overzicht van alles wat bekend is over **scooters** en uitstoot gevraagd aan TNO. In dat overzicht, in het bezit van NRC, zitten het oude rapport naar de twee **scooters**, een

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

paar nieuwe onderzoeken en een literatuuroverzichtje. Dat zal het ministerie van Infrastructuur de komende weken naar de Tweede Kamer sturen. Die moet beslissen wat er moet worden uitgezocht.

Luchtvervuiling

Waarom is dat eigenlijk nodig? Hoe groot is het probleem?

Het aantal brommers en **scooters** neemt al jaren toe in Nederland. Er rijden nu volgens het CBS 1,1 miljoen exemplaren rond. De 'vloot' verandert snel. Het aandeel snorfiets groeit hard en het aandeel extra vervuulende tweetaktbrommers neemt af. Een deel van het probleem verdwijnt dus vanzelf. Uit metingen in het rapport dat binnenkort naar de Kamer gaat blijkt bovendien dat snorfietsen gemiddeld net zo snel rijden als brommers. Dat betekent dat de begrenzing er vaak afgaat. Ironisch genoeg maakt dat ze ook zuiniger en schoner.

Maar voor grote steden, die kampen met vieze lucht, is dat wellicht niet genoeg. Veel **scooters** die 45 kilometer per uur kunnen, zijn opgevoerd. Niemand weet hoeveel, maar uit snelheidsmetingen in Utrecht blijkt behoorlijk wat. En opvoeren is kwalijk voor de uitstoot, stelde TNO vast.

In het nieuwe rapport staat dat brommers en snorfietsen niet veel bijdragen aan de totale hoeveelheid stikstofoxiden en fijnstof. Wel zijn ze verantwoordelijk voor 10 tot 20 procent van de koolmonoxide die het verkeer uitstoot en voor 25 tot 30 procent van de koolwaterstoffen. Vooral die laatste stoffen zijn suspect. Koolwaterstoffen dragen bij aan de vorming van schadelijke deeltjes in de lucht en benzeen, een koolwaterstof, is kankerverwekkend.

Maar deze cijfers zijn allemaal slechts becijferd op basis van die twee onderzochte **scooters** van TNO. Tot wanhoop van de Rai Vereniging, de brancheclub. Gemma Warmerdam, secretaris gemotoriseerde tweewielers: „Steden maken hier beleid op en het is bullshit.”

Nu staan veel **scooters** pal tussen de fietsers. De vraag is of dat een goed idee is. „Als je enkel naar de totale uitstoot kijkt, onderschat je het probleem ernstig”, zegt Gerard Hoek, onderzoeker aan de Universiteit Utrecht. Hij stelde vast dat een fietser meer fijnstof binnenkrijgt van een passerende **scooter** dan van een vrachtauto. Benzeen en fijnstof zijn echt een probleem, denkt hij. „Maar het is niet goed onderzocht. We weten niet hoe schadelijk het is om vijf keer bij het stoplicht naast een **scooter** te staan.”

Het was Milieudefensie die op de twee **scooters** in het TNO-onderzoek van 2013 aansloeg. Anne Knol van de milieuorganisatie: „Er moet echt iets worden gedaan. We weten zeker dat ze te veel uitstoten en het aantal **scooters** groeit nog steeds. Dit moet goed worden uitgezocht, **scooters** die veel te veel vervuilen moeten van de weg en als er gesjoemeld blijkt te zijn, moeten de fabrikanten vervolgd.”

Sowieso is het slimmer als mensen gewoon de fiets nemen, vindt ze.

Iedereen wijst naar elkaar

Terug naar de SYM en de Piaggio. Wat was daar nou mis mee? We vragen het de betrokken partijen. En die wijzen allemaal naar elkaar.

Ligt het aan de fabrikant? Daar houdt de RDW toezicht op. Hans van Geenhuizen is woordvoerder van de RDW. „Wij stellen vast dat een **scooter** echt aan de uitstootnormen voldoet voor we een typegoedkeuring afgeven. Wij bezoeken ook zelf de fabriek als dat nodig is.” Niet alle scooterfabrikanten zijn even betrouwbaar, volgens de RDW. „Soms staat er in China dan opeens een naaimachinefabriek op die plek.”

Kan het zijn dat de goedgekeurde **scooter** een speciaal schoon exemplaar is, dat afwijkt van de **scooters** die van de band rollen? Nee, zegt Van Geenhuizen. „We controleren de conformity of production, ze moeten identiek zijn.” Die controle gebeurt ter plekke, maar is wel puur op papier, zegt hij, niet met echte tests.

Wat dan? „Wat je wel hoort is dat er van alles bij de dealer gebeurt.”

Nee hoor, zeggen ze bij dealerclub Bovag. TNO heeft niet meer dan twee apparaten getest, wil Paul de Waal van Bovag eerst even kwijt. „En er moest absurd veel gebeuren bij die ene **scooter**. Een andere carburateur, een andere uitlaat. Een dealer gaat niet allerlei dure onderdelen vervangen bij een nieuwe **scooter**, welk belang heeft hij daarbij? Wat moet hij met al die onderdelen?”

Ja, helaas, zegt De Waal, er worden veel **scooters** opgevoerd, ook door dealers die zijn aangesloten bij de Bovag. Maar dat gaat op verzoek, dat gebeurt niet standaard bij een nieuwe aankoop „die zo uit de doos wordt meegegeven”.

Doet de importeur, die aan de dealers levert, er dan wat gek mee? Nee, zegt Gemma Warmerdam van de Rai Vereniging, die de belangen van fabrikanten en importeurs behartigt. Ze belt uit zichzelf, nadat ze een seintje kreeg van Piaggio en SYM dat de krant vragen had gesteld. Die Piaggio had een kapotte katalysator, dat was eenvoudig. Die SYM, tja. „TNO heeft maar twee bromfietsen getest.” Ze wijst erop dat TNO daarna vier **scooters** rechtstreeks bij de importeur heeft gehaald. Die voldeden wel. Maar, zegt ze, „we weten niet wat er bij de dealers gebeurt”.

Dat zegt Theo Rietkerk van Moteo, de importeur van SYM, ook. „De fabrikant kan zich echt niet permitteren om zich niet aan de regels te houden. Als een **scooter** bij de importeur vandaan komt, voldoet hij aan de emissie-eisen.” Maar bij sommige dealers gebeurt er van alles aan de **scooter**: dingen uitboren, onderdelen vervangen. „Wij krijgen klachten van dealers, dat onze snorfietsen zo langzaam rijden als ze bij ons vandaan komen. De

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

klanten willen 35 kilometer per uur kunnen, zeggen ze. Maar ja, dan moeten ze een brommer kopen." En, zegt hij ook: „TNO had gewoon bij ons **scooters** moeten halen."

De onderzoekers maakten bovendien een denkfout, vindt Rietkerk. TNO wilde weten hoe de uitstoot verandert als je van een snorfiets weer een brommer maakt. Daarom kocht het een SYM als snorfietsvariant en haalde er zelf de begrenzing vanaf. „Ze gingen ervan uit dat wij precies dezelfde motor in snorfietsen en brommers stoppen en dat het puur een kwestie is van de begrenzer eraf halen. Dat is bij sommige merken zo, maar niet bij SYM. TNO is er zelf aan gaan sleutelen." En bovendien: welke brandstof heeft TNO eigenlijk gebruikt? Dat kan ook van invloed zijn op de uitkomst.

Het blijft een gek verhaal. Een dealer gaat toch niet ongevraagd manuren aan een **scooter** besteden? En een importeur toch ook niet?

Bij het ministerie en TNO zijn allerlei theorieën geopperd. Misschien is de conformity of production in de fabriek niet goed en wisselt de kwaliteit van onderdelen sterk. Misschien stopt de katalysator er snel mee. Als je op dure edelmetalen bezuinigt, gaat hij niet lang mee. Of misschien komt er af en toe stiekem een lading **scooters** op de markt die niet voor Europa zijn geproduceerd, maar waar wel een Europees goedkeuringsstempel op staat.

Het eindigde allemaal zeer onbevredigend, voor iedereen. Zo'n kleine studie, zulke rare resultaten. Maar geld voor een vervolgstudie was er niet. TNO gaat wel **scooters** testen. Maar een systematisch meetprogramma, met **scooters** die van de weg zijn getrokken, komt er niet.

Wij krijgen klachten dat snorfietsen zo langzaam rijden als ze bij ons vandaan komen

Wat is wat? **Scooters**, brommers, snorfietsen

De **scooter** verdringt het klassieke brommertje in hoog tempo.

Scooters bestaan niet voor de wet. De wet kent enkel snorfietsen - tot 25 kilometer per uur - en brommers - tot 45 kilometer per uur. Ze worden allemaal als **scooter** verkocht.

Nu bestaat in Nederland de wonderlijke Europese uitzondering dat brommers vermomd als snorfiets het fietspad op mogen, mits er een begrenzer op zit. Dan hoeft de bestuurder ook geen helm op.

LANGUAGE: DUTCH; NEDERLANDS

PUBLICATION-TYPE: Krant

JOURNAL-CODE: nrc.next

SUBJECT: Electric Vehicles (94%); New Car Models (68%)

LOAD-DATE: 17 May 2016

Copyright 2016 NRC Media B.V.
All Rights Reserved

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl