

Vergaderjaar 2016–2017

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 212

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 mei 2017

Met deze brief informeer ik u over de uitvoering van de moties Van Veldhoven (Kamerstuk 21 501-33, nr. 585), Van Tongeren/Jan Vos (Kamerstuk 21 501-08, nr. 655) en Dik-Faber (Kamerstuk 31 209, nr. 190) over het terugdringen van het brandstofverbruik van voertuigen. Ook kom ik tegemoet aan het verzoek van uw Kamer om de kabinetsreacties op een aantal raadgevingen van de Europese Commissie op het gebied van transport en milieu met u te delen. Tevens ontvangt u een aantal rapporten over het praktijkverbruik van voertuigen.

Moties Van Veldhoven en Van Tongeren/Jan Vos

In de motie Van Veldhoven (Kamerstuk 21 501-33, nr. 585) wordt de regering verzocht zich in te zetten voor nieuwe Europese CO₂-normen zonder uitzonderingsclausules voor auto's en bestelwagens in 2025, gebaseerd op de nieuwe Europese testcyclus WLTP¹. Tevens wordt de regering verzocht zich in te zetten voor de totstandkoming van ambitieuze Europese CO₂-normen voor bussen en vrachtwagens. In de motie Van Tongeren en Jan Vos (Kamerstuk 21 501-08, nr. 655) wordt de regering verzocht zich in Europa in te zetten voor het uitsluitend toestaan van de verkoop van nulmissie voertuigen per 2030.

Europees bronbeleid voor voertuigen is noodzakelijk en effectief om de benodigde omslag naar emissievrije voertuigen te maken. Voor personen- en bestelauto's bestaan dergelijke normen al. De Europese Commissie heeft aangekondigd in 2017 met een voorstel te komen om deze na 2020 aan te scherpen. Het is belangrijk dat er ook CO₂-normen komen voor vrachtauto's, bussen en touringcars. Ik heb hier bij de Commissie op aangedrongen, en het is dan ook een goede eerste stap dat de Commissie heeft aangekondigd de mogelijkheden te gaan verkennen om dergelijke normen op te stellen. In deze lijn heb ik gereageerd op twee consultaties

¹ Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures

van de Europese Commissie daaromtrent. U ontvangt de afschriften daarvan bij deze brief².

Daarnaast ben ik pro-actief aan de slag gegaan in aanloop naar het voorstel van de Europese Commissie. In het Energieakkoord is overeengekomen dat partijen zich gezamenlijk inzetten om ervoor te zorgen dat de normen voor CO₂-uitstoot van personenauto's spoedig worden aangescherpt. Samen met BOVAG, ANWB en stichting Natuur & Milieu is een position paper opgesteld, dat als uitgangspunt dient voor gesprekken in het Europese circuit in aanloop naar het commissievoorstel. De lijn uit dit position paper is tijdens het Nederlands voorzitterschap ook ingebracht bij de informele Milieuraad. Het position paper vindt u als bijlage bij deze brief³.

Motie Dik-Faber over omrekenfactor WLTP

In de motie Dik-Faber (Kamerstuk 31 209, nr. 190) wordt de regering verzocht om bij de omzetting van CO₂-normen naar WLTP in te zetten op een conversiefactor zo dicht mogelijk bij 0 en niet akkoord te gaan met een omzetting waarbij de CO₂-normen worden afgezwakt.

Afgelopen juni heeft de Europese Commissie het zogenoemde CO₂mpas-programma ter goedkeuring aan lidstaten voorgelegd. Dit omrekenprogramma is nodig om in 2020 en 2021 te kunnen vaststellen of fabrikanten de CO₂-norm hebben gehaald. Ik heb conform de motie op een aantal onderdelen van dit programma een kritische houding ingenomen. Dit betrof voornamelijk het overzetten van legale NEDC (New European Driving Cycle) testflexibiliteiten, die mede verantwoordelijk zijn voor het verschil in brandstofverbruik tijdens de test en op de weg. Ook heb ik een kritische houding aangenomen ten opzichte van het toekennen van zogenaamde super-credits voor voertuigen onder 50 gram NEDC, waarmee er extra uitstootruimte ontstaat voor conventionele voertuigen. Nederland was de enige lidstaat die deze bezwaren heeft ingebracht. Gezien het grote belang van een spoedige invoering van de WLTP⁴ en de pogingen van de auto-industrie om dit proces te vertragen heeft Nederland uiteindelijk ingestemd met het omrekenprogramma CO₂mpas. In een stemverklaring zijn de kritische kanttekeningen van Nederland duidelijk gemaakt en is aangegeven dat Nederland omwille van de spoedige invoering van de WLTP uiteindelijk met het CO₂mpas-model heeft ingestemd.

De motie verzoekt de regering tevens om de auto-importeurs op te roepen zich aan te sluiten bij initiatieven die testen op CO₂ in de praktijk. Ik juich het toe wanneer fabrikanten praktijkgegevens opgeven. Deze kunnen parallel aan, maar niet in plaats van, de gestandaardiseerde waarden uit de typegoedkeuring worden gebruikt. Door vermelding van volgens de nieuwe WLTP-methode gemeten verbruikswaarden op het label moet de consumenteninformatie al een stuk dichterbij de buurt van het daadwerkelijke praktijkverbruik van auto's komen te liggen.

Recent onderzoek naar praktijkverbruik van brandstof

Zoals u weet vind ik het belangrijk dat auto's in de praktijk net zo zuinig zijn als op papier. Ik monitor dat en maak zo mogelijk afspraken met

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures

partijen om het praktijkverbruik van brandstof te verbeteren. In dat kader stuur ik u een aantal recente rapporten toe⁵:

- Het TNO-rapport «NEDC – WLTP comparative testing» vergelijkt de oude en de nieuwe testmethode voor het verbruik van brandstof. In dit rapport wordt toegelicht dat de opgegeven NEDC-verbruikswaarden naar verhouding laag zijn omdat fabrikanten maximaal gebruik maken van marges en flexibiliteiten in de testmethode. Door invoering van de WLTP moeten scherpere regels voor o.a. de banden en het gewicht verbruikswaarden meer in lijn brengen met de praktijk.
- Het TNO-rapport «Real-world consumption of passenger cars from fuel-pass date» laat zien dat het afgelopen jaar het verschil tussen normverbruik en praktijkverbruik van brandstof is toegenomen. Uitgedrukt in CO₂ uitstoot is het verschil gemiddeld 45 g/km. Door de toename van dit verschil neemt het gemiddeld brandstofverbruik in de praktijk langzamer af dan het gemiddeld verbruik volgens de norm.
- Het TNO-rapport «Monitoring van plug-in hybride voertuigen (PHEV's) april 2012 t/m maart 2016» laat zien dat PHEV's gemiddeld zuiniger zijn dan conventionele auto's. De groep van 50% PHEV-rijders die het meeste laadt, rijdt significant zuiniger dan de bestuurders van een conventionele auto. Gemiddeld genomen rijden alle PHEV's ca. 30% van hun kilometers op elektriciteit. Er is ook ruimte voor verbetering. Gemiddeld genomen wordt nu iets minder zuinig gereden dan in 2013. De voornaamste oorzaak hiervan is de toename van een aantal modellen met een kleinere elektrische range. Ik vind dat automobilisten die geen gebruik maken van de laadpunten, terwijl die wel voorhanden zijn, op hun gedrag moeten worden aangesproken. Samen met het Formule E-team en onder andere werkgevers, auto-importeurs, leasemaatschappijen en aanbieders van laadinfrastructuur zet ik mij ervoor in om bestuurders van PHEV's aan te zetten tot laden. Hiertoe zijn afspraken gemaakt met de RAI Vereniging, leasemaatschappijen en grote wagenparkbeheerders. Ik ben ervan overtuigd dat we samen hiermee succes zullen behalen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl