

Vergaderjaar 2017–2018

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 217

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juli 2018

Tijdens het AO Duurzaam Vervoer van 19 april jl. (Kamerstukken 31 305, 30 175 en 33 043, nr. 250) heb ik toegezegd uw Kamer voor de zomer over een aantal punten te informeren. Tevens maak ik hierbij van de gelegenheid gebruik om u over een aantal aanpalende onderwerpen te informeren.

Uitstoot van broeikasgassen over de levensduur van elektrische auto's

Als bijlage¹ bij deze brief vindt u een internationale studie die recent is uitgevoerd in opdracht van de werkgroep *Hybrid and Electric Vehicles* van het Internationale Energie Agentschap. In deze studie worden de milieueffecten van elektrische voertuigen vergeleken met voertuigen die voorzien zijn van een verbrandingsmotor. Uit de studie blijkt dat de broeikasgasuitstoot van een standaard elektrische auto gedurende de hele levenscyclus ongeveer 50% lager is dan die van een vergelijkbare auto voorzien van een verbrandingsmotor.

Eén emissie-eis voor alle personenauto's

In de motie Kröger² wordt de regering verzocht om zich in Europa in te zetten voor één emissie-eis voor alle personenauto's op de technisch laagst mogelijke emissies. Zoals aangegeven in het verslag van het SO over de geannoteerde agenda van de informele Milieuraad van 20 maart 2018³ is onlangs tijdens de *Motor Vehicle Emissions Group* (MVEG) op initiatief van de Europese Commissie gesproken over een studie naar het nut en de effectiviteit van Euro 7/VII normen. Vanuit Nederland wordt dit initiatief van harte ondersteund. Ik zie de motie ook in dat licht en zal hier op deze wijze invulling aan geven.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 21 501-08, nr. 724.

³ Kamerstuk 21 501-08, nr. 717.

Verwijderde Bo-rent roetfilters

Tijdens het AO Duurzaam Vervoer heb ik aangegeven op de zaak van de verwijderde roetfilters van Bo-rent busjes terug te komen. Daarnaast heb ik aangegeven in gesprek te gaan met enkele andere grote autoverhuurbedrijven over het verwijderen van roetfilters. Aansluitend op het AO Duurzaam Vervoer ben ik in gesprek gegaan met de politie, de ILT en de RDW om te bezien op welke wijze handhavend kan worden opgetreden. Daarnaast is er een gesprek geweest tussen het ministerie en Bo-rent om hun kant van het verhaal te vernemen. Bo-rent heeft in dit gesprek aangegeven dat in het verleden bij huurauto's van enkele Bo-rent-vestigingen de roetfilters zijn gestolen en hiervan aangifte is gedaan. Een aantal aangiftes is met mij gedeeld. Hierdoor konden de busjes niet worden verhuurd, totdat de voertuigen waren hersteld. In reactie hierop heeft Bo-rent de roetfilters bij een deel van de Bo-rent busjes preventief verwijderd, zodat Bo-rent bij de verhuur van busjes niet meer kon worden verrast door gestolen roetfilters. Bo-rent heeft de roetfilters verwijderd voordat op 1 oktober 2017 het verbod op het verwijderen van roetfilters weer was hersteld.

Inmiddels heeft Bo-rent bij alle voertuigen die volgens de kentekenregistratie van de RDW van een roetfilter moeten zijn voorzien, het roetfilter weer teruggeplaatst. Om dit te controleren heeft de RDW, geassisteerd door TNO, onlangs steekproefsgewijs een aantal Bo-rent vestigingen bezocht om roetfilters te controleren. Deze niet-aangekondigde controles hebben opgeleverd dat bij alle busjes die van een roetfilter moeten zijn voorzien, het filter in orde was. De gesprekken met grote verhuurbedrijven en ook met enkele andere betrokkenen uit de autobranche hebben het beeld bevestigd dat het soms voorkomt dat roetfilters worden gestolen. In de betreffende gevallen werden echter weer nieuwe roetfilters teruggeplaatst. Door het herstellen van de busjes voldoet Bo-rent aan de wettelijke eisen. Vanzelfsprekend blijf ik alert op signalen over eventuele misstanden. In hoeverre in het verleden sprake was van een strafbaar feit is ter beoordeling van het Openbaar Ministerie.

Stand van zaken roetfilters

Tijdens het AO Duurzaam Vervoer heb ik aangegeven dat ik uw Kamer voor de zomer zal informeren over het plan van aanpak om te komen tot een effectieve controle van roetfilters. Dit plan is reeds in volle uitvoering. Op 1 oktober 2017 is het verbod op het verwijderen van roetfilters en andere emissiebeheersings-systemen opnieuw ingevoerd en vanaf 20 mei 2018 is er een visuele check van roetfilters in de APK. Hierbij moet worden gecontroleerd of het roetfilter aanwezig is en niet duidelijk defect is. Als vervolg hierop wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van een test met een deeltjesteller om verwijderde en defecte roetfilters beter op te kunnen sporen. Een internationale werkgroep waaraan voor Nederland wordt deelgenomen door de RDW, het Nederlands Metrologisch Instituut (NMI) en het Ministerie van IenW, is bezig de meetmethode te specificeren. Diverse fabrikanten hebben aangegeven bezig te zijn met de ontwikkeling van een deeltjesteller voor de APK.

Als eerste stap van invoering van de nieuwe test zal de deeltjestellertest in 2019 beschikbaar komen bij keuringsstations van de RDW. Vervolgens zal de politie in 2019 de mogelijkheid krijgen om bij wegkantcontroles roetfilters te controleren met een deeltjesteller. Als sluitstuk zal de deeltjestellertest worden ingevoerd voor controle van roetfilters in de APK. Gezien de benodigde voorbereidingstijd voor RDW en autobranche houd ik hiervoor als streefdatum 2021 aan. Duitsland heeft ook aangegeven in 2021 een deeltjestellertest voor controle van roetfilters in hun

APK in te voeren en ook België is hier mee bezig. Laatste onderdeel van het plan van aanpak is het op voertuigniveau online beschikbaar maken van roetfilterinformatie van dieselauto's. Hierbij gaat het er onder meer om of een dieselauto van een roetfilter is voorzien en of in de APK een roetfiltercontrole moet worden uitgevoerd.

TNO-rapporten over NO_x-uitstoot en brandstofverbruik van auto's

Het afgelopen jaar heeft TNO, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, metingen uitgevoerd naar de praktijkuitstoot van stikstofoxiden door Euro-6 bestelauto's, Euro-VI vuilnisauto's en oudere benzineauto's met driewegkatalysator. Daarnaast heeft TNO het afgelopen jaar opnieuw de tankpasgegevens van leaseauto's geanalyseerd. De onderzoeken van TNO bevestigen het beeld dat de uitstoot in de praktijk hoger is de normuitstoot volgens de officiële testmethode. Ik vind dit een ongewenste situatie waartegen moet worden opgetreden. Hierbij bied ik uw Kamer de vier onderzoeksrapporten van deze onderzoeken aan⁴ waarbij ik steeds aangeef welke acties Nederland onderneemt om testmethoden te verbeteren en de praktijkuitstoot te verlagen:

1. Praktijk NO_x-uitstoot Euro-6 bestelauto's

In dit rapport⁵ worden de resultaten van emissiemetingen op de weg van 18 Euro-6 dieselbestelauto's gepresenteerd. Conclusie is dat de NO_x-uitstoot gemeten onder normale praktijkomstandigheden op de weg van Euro-6 dieselbestelauto's is afgenomen ten opzichte van Euro-5. Deze positieve ontwikkeling werd eerder ook al geconstateerd bij de overgang van Euro-5 naar Euro-6 bij personenauto's. De uitstoot gemeten onder praktijkomstandigheden is vaak nog wel hoger dan de norm die geldt bij een officiële typekeuringstest. Omdat in het verleden van een nog hogere NO_x-praktijkuitstoot van bestelauto's werd uitgegaan zijn op basis van deze meetresultaten de emissiefactoren van 2018 voor NO_x van bestelauto's naar beneden bijgesteld. Hierdoor zijn de prognoses gunstiger en worden luchtkwaliteitsnormen eerder bereikt.

Om de NO_x-praktijkuitstoot door dieselauto's te verminderen is de afgelopen jaren in Europees kader gewerkt aan de nieuwe Real Driving Emissions (RDE) testprocedure. Hiervoor moeten als onderdeel van de Europese typekeuring de emissies met mobiele meetapparatuur op de weg worden gemeten. Vanaf september 2017 is deze nieuwe test met bijbehorende limietwaarden verplicht geworden voor nieuwe autotypen. In 2021 moeten alle nieuwe auto's aan de uiteindelijke RDE-norm voor de praktijk emissies voldoen. De verwachting is dat deze nieuwe testmethode, waaraan Nederland een belangrijke bijdrage heeft geleverd, zal leiden tot een verdere verlaging van de NO_x-uitstoot in de praktijk. Ook de CO₂-uitstoot is gemeten, waarbij bleek dat ook de CO₂-uitstoot in praktijktesten circa 25 tot 35% hoger ligt dan de typekeurwaarde.

2. Praktijk NO_x-uitstoot Euro-VI vuilnisauto's

In dit rapport⁶ worden de emissieresultaten gepresenteerd van acht zware Euro-VI vuilnisauto's. Resultaat van het onderzoek is dat bij vijf van de acht geteste auto's de NO_x-uitstoot tijdens de dagelijkse inzet hoger lag dan de normwaarde voor de officiële Europese praktijktest. Bij drie van

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ TNO 2017 R11473 NO_x emissions of eighteen diesel Light Commercial Vehicles: Results of the Dutch Light-Duty road vehicle emission testing programme 2017.

⁶ TNO 2017 R11473 NO_x emissions of eighteen diesel Light Commercial Vehicles: results of the Dutch Light-Duty road vehicle emission testing programme 2017.

die vijf vuilnisauto's was de NO_x-uitstoot fors hoger dan deze normwaarde. Bij één van de geteste vuilnisauto's lag de NO_x-uitstoot wel onder de normwaarde. De norm voor de Europese praktijktest is van toepassing voor de condities van de officiële Europese praktijktest. Praktijkinzet als vuilnisautomotor valt daar niet onder en is voor dieselmotoren zwaarder dan de Europese test. Vandaar dat de voertuigen bij de inzet als vuilnisauto slechter presteren dan deze Europese norm.

Nederland heeft er in Brussel voor gepleit om voor vuilnisauto's de testcondities van de officiële Europese praktijktest meer in lijn te brengen met het gebruik als vuilnisauto. Dit is gedeeltelijk gelukt. Op voorstel van Nederland wordt in 2019 de ondergrens voor het motorvermogen verlaagd, waardoor meer rijcondities met weinig motorvermogen worden meegenomen. De Europese Commissie en de andere lidstaten wilden echter niet meegaan in het voorstel van Nederland dat voor stadsvrachtauto's de Europese praktijktest voor bussen moet worden gedaan. Dit betekent dat vuilnisauto's voor de Europese praktijktest getest blijven worden alsof het lange afstandsvrachtwagens zijn die nagenoeg alleen op de snelweg rijden. Het gevolg hiervan is dat de NO_x-emissies van vuilniswagens bij de dagelijkse inzet hoger zullen blijven dan de normwaarde voor de officiële Europese praktijktest.

Bij de aanschaf van vuilnisauto's kan er bij de aanbesteding van nieuwe voertuigen op worden gelet dat voor de toelating van het voertuig de Europese praktijktest voor gebruik als busmotor is gedaan. Dit geeft een betere waarborg voor lage emissies. Een meer robuuste oplossing is echter om te kiezen voor een volledig elektrische vuilnisauto met batterij of waterstofbrandstofcel. De rijcondities van een vuilnisauto zijn namelijk erg veeleisend voor Euro-VI dieselmotoren. Door de lage motorbelasting komt de katalysator voor het reinigen van de uitlaatgassen niet goed op temperatuur.

3. Praktijk NO_x-uitstoot oudere benzineauto's

In dit rapport⁷ worden de resultaten gepresenteerd van NO_x-metingen aan oudere benzineauto's met geregelde driewegkatalysator en een kilometerstand tussen 150.000 en 250.000 km. TNO heeft het afgelopen jaar zes van deze voertuigen op de rollenbank in het laboratorium getest volgens een realistische praktijkrit.

Het resultaat hiervan was dat bij drie voertuigen de NO_x-emissies laag zijn (17 – 96 mg/km), bij twee voertuigen is sprake van verhoogde NO_x-emissies (254 en 375 mg/km) en bij één voertuig functioneert de driewegkatalysator niet, hetgeen leidt tot een zeer hoge NO_x-emissie (1.234 mg/km). Daarbij moet opgemerkt worden dat in vergelijking met andere voertuigen de twee benzinevoertuigen met verhoogde NO_x-emissies nog steeds beter presteren dan de gemiddelde nieuwe dieselauto. Gezien de grote variatie tussen de uitkomsten van het onderzoek van TNO kunnen hieruit geen conclusies worden getrokken. TNO zal daarom komend jaar een groter aantal voertuigen gaan testen om hierin beter inzicht te krijgen en daarbij kijken of de emissiefactoren voor NO_x-emissies van oudere benzinevoertuigen mogelijk worden onderschat. Ieder jaar worden in maart de nieuwe emissiefactoren voor het berekenen van de luchtkwaliteit vastgesteld, waarbij de meest recente inzichten worden meegenomen. Er is gekozen voor één vast verandermoment waardoor nieuwe inzichten elkaar uitmiddelen. Zoals eerder in de brief onder punt 1 aangegeven bij de meetresultaten over de praktijkuitstoot

⁷ TNO 2018 R10657 Emissions of six petrol vehicles with high mileages.

van bestelauto's, zijn daarvoor de emissiefactoren in het verleden overschat en zijn begin dit jaar naar beneden bijgesteld.

De gemeten emissieniveaus voor fijnstof variëren van 0,1 tot 3,9 mg/km. Ondanks het feit dat sommige auto's een fors olieconsumptie hebben, blijven ze onder de limietwaarde die geldt voor de typegoedkeuring en beneden de huidige emissiefactoren voor fijnstof.

4. Meerverbruik zakelijke personenauto's

Dit rapport⁸ betreft het meerverbruik van personenauto's in de praktijk. TNO monitort sinds 2008 het praktijkbrandstofverbruik in Nederland op basis van tankpasdata. Deze monitoring heeft laten zien dat het brandstofverbruik in de praktijk doorgaans hoger is dan de waarden die door de fabrikant worden opgegeven op basis van de typekeuringstest. Vanaf 2014 is dit verschil ongeveer constant op 41%, wat neerkomt op een absoluut CO₂-verschil van 50 g/km.

Verwachting is dat met de introductie van de nieuwe, meer realistische WLTP-testmethode het verschil tussen de praktijk en de opgegeven normwaarden zal afnemen. Nederland heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de nieuwe WLTP-testprocedure. Met ingang van 1 september

2018 mogen alleen nog nieuwe auto's op de markt worden gebracht die aan de WLTP-test voldoen. De komende jaren zal TNO de tankpasdata blijven monitoren om het effect in invoering van de WLTP in beeld te brengen.

Tweede conclusie uit dit rapport is dat in 2016 de trend naar lagere officiële verbruikswaarde van nieuwe personenauto's lijkt te zijn gekeerd. Tot en met 2015 daalde de gemiddelde CO₂-uitstoot van de onderzochte zakelijk auto's geleidelijk. Vanaf 2016 is sprake van een toename. Als waarschijnlijke redenen voor deze toename worden in het rapport genoemd: het verminderen van de fiscale stimulering van zuinige auto's en een algemene trend naar grotere en zwaardere voertuigen. Volgens de Europese normstelling moeten fabrikanten de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's in 2021 hebben teruggebracht tot 95 g/km. Ik verwacht van fabrikanten dat ze deze Europese normstelling zullen nakomen en dat de komende jaren dus weer een kentering van de gemiddelde CO₂-waarden zal optreden.

Verantwoordingsonderzoek 2017

Naar aanleiding van het nieuwsbericht van de Algemene Rekenkamer «Luchtkwaliteit licht verbeterd, maar Minister had meer kunnen bereiken» (d.d. 16 mei 2018) heeft uw Kamer om een schriftelijke reactie gevraagd. Hiervoor verwijs ik naar de bestuurlijke reactie die is opgenomen in het Verantwoordingsonderzoek 2017, Infrastructuur en Milieu (XII)⁹.

Motie Ronnes c.s.¹⁰ over compensatieregeling bestelbusjes

In deze motie wordt de regering verzocht om de bestemde middelen in de compensatieregeling voor bestelbusjes zo snel mogelijk bij de geraakte ondernemers in aangrenzende gemeenten terecht te laten komen. In antwoord op vragen tijdens de behandeling van de lenW-begroting is gemeld dat de resterende middelen (€ 1 miljoen) in gelijke mate worden

⁸ TNO 2018 R10371 Real-world fuel consumption of passenger cars based on monitoring of Dutch fuel pass data 2017.

⁹ Kamerstuk 34 950 XII, nr. 2, bijlage.

¹⁰ Kamerstuk 30 196, nr. 531.

verdeeld over de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Utrecht. In overleg met ondernemersorganisatie EVO/Fenedex dragen deze gemeenten er zorg voor dat de middelen op de juiste plaats terechtkomen om op die manier een bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Met de Meicirculaire Gemeentefonds 2018 is deze overboeking geëffectueerd, waarmee de motie is afgehandeld.

Schriftelijke beantwoording resterende vragen uit het AO Duurzaam Vervoer 19 april 2018

In mijn brief van 20 april heb ik al een aantal toezeggingen uit het AO Duurzaam Vervoer van 19 april afgedaan. In deze brief heb ik tevens aangegeven u voor de zomer verder te informeren over de volgende acties en onderzoeken:

Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving

Voor het onderwerp laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving wordt de inzet van een revolverend fonds uitgewerkt binnen de mobiliteitstafel. Zoals eerder aangegeven kunt u in september een inhoudelijke appreciatie van het voorstel voor hoofdlijnen van een Klimaatakkoord tegemoet zien.

In het kader van de implementatie van de herziening van de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen zal ik met mijn collega's van BZK en JenV bezien hoe we de uitrol van laadpunten in nieuwe en bestaande gebouwen kunnen vergemakkelijken, waaronder bij VvE's, bijvoorbeeld door aanpassing van de regels rondom besluitvorming van VvE's.

Uitfasering en uitkomsten onderzoek brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor

Ik streef ernaar om de transitie in te zetten naar zowel zero emissie snor- als bromfietsen. Daarom heb ik het Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om onderzoek te doen naar te verwachte reacties van de snorfietsrijder op het mogelijk uitfaseren van de snorfiets met verbrandingsmotor. Bijgaand ontvangt u het KIM-onderzoek «Schoon, stil en snel»¹¹. Uit dit onderzoek blijkt dat snorfietsrijders niet zondermeer zullen overgaan tot de aanschaf van een elektrische snorfiets, wanneer de fossiele variant niet meer verkrijgbaar is. Als alternatief geven ze onder meer aan voor de (elektrische) fiets of het OV te zullen kiezen. Dat is positief. Ik wil er ook voor zorgen dat de elektrische snorfiets een goed alternatief is. Hierover ben ik in gesprek met de RAI en de BOVAG en zal ik uw Kamer uiterlijk dit najaar of zoveel eerder als mogelijk informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.