

Vergaderjaar 2009–2010

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 94

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 februari 2010

Zoals toegezegd in mijn brief van 4 december jl. (TK 2009–2010, nr. 31 305 resp. 30 175 nr. 167) doe ik u bijgaand het rapport van TNO toekomen met de resultaten van het onderzoek naar de emissies van Euro V vrachtauto's onder praktijkomstandigheden.¹

Uitvoering van dit onderzoek was mogelijk doordat in 2009 meetapparatuur beschikbaar kwam waarmee de emissie van vrachtwagens en bussen op de weg onder normale gebruiksomstandigheden met voldoende precisie kan worden gemeten. Doel van het onderzoek was primair ervaring op te doen met deze meettechniek, die in de toekomst een rol gaat spelen in de verificatie van de praktijkemissie volgens de Europese richtlijn inzake de uitlaatgasemissies. Het onderzoek bevestigde de signalen die we ongeveer in dezelfde periode ook uit enkele andere landen kregen die onderzoek deden naar de praktijkemissie van Euro V vrachtauto's.

Het rapport geeft het volgende aan.

De emissies van NO_x door Euro V vrachtauto's onder praktijkomstandigheden zijn in de stad ca. driemaal hoger dan wat op grond van de Euro V emissienorm onder typekeuringsomstandigheden voor deze categorie voertuigen werd verwacht. Dit heeft een nadelig effect op de NO₂-concentraties in stedelijk gebied. Op de snelweg zijn de hogere NO_x-emissies beperkter, zij het voor alle voertuigen nog hoger dan de waarde van de Euro V emissienorm.

Een dergelijk verschil tussen NO_x-emissies onder typekeuring- resp. praktijkomstandigheden bestaat – in mindere mate – ook voor Euro III vrachtauto's en, al eerder vastgesteld, ook voor Euro II vrachtwagens.

De NO_x-emissie van een EEV bus (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) ligt wel onder alle omstandigheden onder de waarde van de Euro V emissienorm. Daarbij moet worden aangetekend dat de emissies van die bus in een ander typisch bustraject werden beoordeeld.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Inmiddels heeft TNO ook aangegeven dat het aandeel van NO₂ in de NO_x-emissies van Euro V vrachtauto's ruim driemaal lager ligt dan eerder werd aangenomen. De resterende NO_x is NO dat – met een vertraging die afhankelijk is van diverse atmosferische condities – wordt omgezet in NO₂. Dit gewijzigde inzicht heeft tot gevolg dat het nadelige effect van de hogere NO_x-emissies van Euro V vrachtauto's op de pieken in de NO₂-concentraties op hot spots in stedelijk gebied in lichte mate wordt afgezwakt.

De nieuwe mobiele meettechniek leent zich nog niet voor het bepalen van de uitstoot van fijn stof. De veronderstelde oorzaken voor de tegenvallende NO_x-uitstoot hebben naar het inzicht van de deskundigen van VROM en TNO echter geen of zeer weinig invloed op de uitstoot van fijn stof, zodat de emissiefactoren daarvoor naar aanleiding van deze metingen niet behoeven te worden aangepast.

Voor de luchtkwaliteit in milieuzones betekent dit dat:

- het onderzoek geen gevolg heeft voor het in 2011 bereiken van de toetsingswaarden in het NSL voor fijn stof;
- het milieuzonebeleid een effectieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteitsdoelen voor zowel fijn stof in 2011 als NO₂ in 2015, maar de vermindering van de NO₂-concentraties op grond van maatregelen in het lokale wegverkeer in de orde grootte van 2 à 3% geringer is dan eerder werd berekend.

Het TNO-onderzoek speelt een belangrijke rol om in het internationaal overleg de aandacht gevestigd te krijgen op de noodzaak meetmethoden en typekeuring zodanig aan te passen, dat zeker gesteld wordt dat voertuigen onder praktijkomstandigheden aan de gestelde norm voldoen. Momenteel wordt de onlangs vastgestelde Euro VI norm voor vrachtauto's technisch uitgewerkt door de Europese Commissie en vertegenwoordigers van de lidstaten.

Over de resultaten van het TNO-onderzoek heb ik daarom direct contact opgenomen met de Europese Commissie, teneinde te bevorderen dat bij de technische uitwerking van de norm wordt aangestuurd op de ontwikkeling van een typekeuringssystematiek die er borg voor staat dat de bestaande verschillen in emissies tussen typekeuringsomstandigheden en praktijkomstandigheden tot een minimum worden teruggebracht. In het hierover in Brussel lopende overleg zal ik me hiervoor sterk blijven maken.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer