

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2681

Vragen van het lid **Van Eijs** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Nieuwe diesels stoten veel te veel stikstofoxiden uit»* (ingezonden 11 juni 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 juli 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Nieuwe diesels stoten veel te veel stikstofoxiden uit»?¹

Antwoord 1

Ja. Het feit dat dieselvoertuigen op de weg meer uitstoten dan tijdens de officiële testprocedure in het laboratorium is helaas niet nieuw. Over deze thematiek is afgelopen jaren regelmatig met uw Kamer van gedachten gewisseld om dit ongewenste verschijnsel daadkrachtig aan te pakken. Mede door de inzet vanuit Nederland heeft dit geresulteerd in een nieuwe Europese testprocedure, waarbij voertuigen ook op de weg worden gemeten. Het gaat daarbij om de zogenaamde *Real Driving Emissions* (RDE) testprocedure. Hiermee wordt een definitief einde gemaakt aan het grote verschil in emissies van schadelijke stoffen tussen test en praktijk. Deze verbetering komt nog niet tot uitdrukking in de onderzoeken die ICCT heeft uitgevoerd, omdat daarbij oudere voertuigen zijn gemeten die nog niet aan de nieuwe testprocedure hoeven te voldoen.

Vraag 2

Is het waar dat uit de test van de International Council on Clean Transportation (ICCT) blijkt dat de nieuwe Euro-6 diesels niet voldoen aan de Europese normen wat betreft de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x)? Zo ja, welke oorzaken liggen hieraan ten grondslag?

Antwoord 2

Nee. De uitgevoerde testen zijn geen officiële typegoedkeuringstesten en derhalve kunnen op basis hiervan geen uitspraken worden gedaan of de voertuigen wel of niet voldoen aan de Europese emissielimieten. De

¹ Nu.nl, 6 juni 2018, «Nieuwe diesels stoten veel te veel stikstofoxiden uit» (<https://www.nu.nl/auto/5301329/nieuwe-diesels-stoten-veel-veel-stikstofoxiden-uit.html>)

overschrijdingen die gevonden werden zijn overigens vergelijkbaar met de resultaten uit het TNO rapport van 2016² dat u als bijlage bij de vierde overzichtsbrief dieselfraude heeft ontvangen.

Vraag 3

Hoe zijn de Euro-6 diesels tot nu toe beoordeeld door Europese instanties?

Antwoord 3

De Europese typekeuringsinstanties beoordelen de Euro-6 voertuigen op basis van de Europese toelatingseisen. Alleen wanneer voertuigen voldoen aan de eisen worden ze toegelaten. Vanaf september 2014 gelden de Euro-6 eisen. Sindsdien zijn de eisen verder aangescherpt en gelden vanaf september 2017 de Euro 6d-TEMP eisen, waarbij ten behoeve van de toelating ook auto's op de weg worden gemeten.

Vraag 4

Welke stappen worden (in Europees verband en door Nederland) ondernomen naar aanleiding van de berichtgeving over het niet voldoen aan de normen van de Euro-6 diesels?

Antwoord 4

Het ICCT-rapport levert geen nieuwe inzichten en bevestigt het beeld dat de oudere types Euro 6 diesel voertuigen in de praktijk meer stikstofoxiden (NO_x) uitstoten dan onder laboratoriumomstandigheden. Zoals onder antwoord 2 aangegeven bevat het rapport geen indicaties dat niet aan de normen wordt voldaan. Er is dus geen aanleiding om stappen te ondernemen.

Vraag 5

Ziet u mogelijkheden om op te treden tegen auto's die meer uitstoten dan de normen voor NO_x-uitstoot?

Antwoord 5

In zijn algemeenheid geldt dat indien een voertuig niet voldoet aan de wettelijke eisen de typegoedkeurende autoriteit bevoegd is om de typegoedkeuring in te trekken en/of de betreffende fabrikant te verplichten het voertuig alsnog aan de wettelijke eisen te laten voldoen via een terugroepactie.

Vraag 6

Wat betekenen deze te hoge uitstootwaardes van Euro-6 diesels voor de luchtkwaliteit in het algemeen en voor knelpunten in het bijzonder, nu en in de toekomst?

Antwoord 6

De meetresultaten uit 2016 zijn door TNO verwerkt in de emissiefactoren 2017 welke gebruikt worden in de luchtkwaliteitsmodellen. Omdat in Nederland gerekend wordt met emissiefactoren gebaseerd op praktijkmetingen geeft het nieuwe onderzoek van de ICCT geen aanleiding om de prognoses voor luchtkwaliteit bij te stellen.

Vraag 7

Deelt u de mening van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) dat de meeste fabrikanten een geldige verklaring hadden voor het uitschakelen van de uitstootbeperkende systemen?³ Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

² TNO-rapport nummer: R11177. Titel: NO_x emissions of fifteen Euro 6 diesel cars: Results of the Dutch LD road vehicle emission testing programme 2016

³ Automotive Management, 4 september 2017, «ICCT: ook Euro-6 diesels veel vervuilerder dan norm» (<https://automotive-management.nl/nieuws/laatste-nieuws/internationaal/20924-alle-diesels-blijken-in-de-praktijk-veel-vervuilerder>)

Antwoord 7

Het is fabrikanten wettelijk toegestaan om uitstootbeperkende systemen, tijdelijk en onder voorwaarden, uit te schakelen om de motor te beschermen tegen schade. De typegoedkeurende autoriteit van de betreffende fabrikant beoordeelt of het uitschakelen voldoet aan de wettelijke bepalingen. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de bevindingen van de RDW.

Vraag 8

Deelt u de mening dat dit onwenselijk is en blijft om luchtvervuiling tegen te gaan?

Antwoord 8

Ik deel uw opvatting dat het onwenselijk is dat fabrikanten emissiebeperkende voorzieningen uitschakelen. Slechts bij hoge uitzondering onder extreme rij-omstandigheden zouden zij daar in mijn optiek gebruik van mogen maken. Daarom zijn, mede op verzoek van Nederland, in de meest recente Europese wetgeving richtsnoeren opgenomen over het al dan niet toestaan van deze uitschakeling verder te verduidelijken.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het wenselijk is om de legitieme redenen voor het tijdelijk uitschakelen van de uitstootbeperkende systemen te beperken?

Antwoord 9

Ja, deze wens deel ik. Zoals ik in eerdere antwoorden heb aangegeven wordt de test in het laboratorium aangevuld door een test op de weg. De Real Driving Emissions (RDE)-wetgeving is nagenoeg gereed. Ik verwacht dat het vierde en laatste pakket in januari 2019 in werking zal treden. Het testen op de weg dient plaats te vinden binnen strenge grenzen, de zogenoemde boundaries⁴. Binnen deze grenzen dienen de uitstootbeperkende systemen te worden toegepast om aan de eisen te voldoen. Verder zijn, zoals ik in antwoord 8 heb aangegeven, in de meest recente Europese wetgeving de richtsnoeren over het al dan niet toestaan van deze uitschakeling verder verduidelijkt. Mijn streven is erop gericht om ook buiten de boundaries de emissiebeperkende maatregelen zoveel mogelijk toe te passen.

Vraag 10

Hoe beoordeelt u de kritiek van de Europese autobrancheorganisatie dat de test misleidend zou zijn?

Antwoord 10

In de ogen van de Europese autobrancheorganisatie ACEA is studie misleidend, omdat de onderzoeksmethode niet overeenkomt met de wijze waarop de uitstoot op de weg gemeten moet worden. Ik kan deze kritiek wel plaatsen en grotendeels onderschrijven. Voor de test maakt ICCT namelijk geen gebruik van mobiele meetapparatuur maar van zogenaamde *remote emission sensing*, waarbij gebruik wordt gemaakt van sensoren naast de weg. Een dergelijke testmethode kan alleen op bepaalde wegen onder gunstige testomstandigheden worden toegepast. Ze geeft slechts een momentopname per voertuigpassage voor specifieke verkeerssituaties. Er zijn duizenden passages nodig om hiermee met een zekere betrouwbaarheid iets te kunnen zeggen over de gemiddelde emissies van een voertuigmodel. Daarnaast werkt het onder de aanname dat de verhouding van de NO_x-emissies met de CO₂-uitstoot onder alle rij-omstandigheden gelijk is. Voor moderne voertuigtechnologieën is deze aanname niet algemeen geldig. Deze meetmethode kan niet onder alle omstandigheden (zoals bij slecht weer of in de file) worden ingezet. Dat geeft al aan dat er beperkingen zijn aan de resultaten, zodat deze zeker niet overeenkomt met de vereisten van dekking van verkeerssituaties zoals in de RDE-wetgeving vereist. Ook is bij passages moeilijk te achterhalen of het voertuig in goede staat is, of ongeoorloofd aangepast. De resultaten zijn daarom slechts indicatief voor de prestaties en hieraan kunnen geen harde conclusies worden verbonden.

⁴ TNO 2016 R11227. Assessment of the strengths and weaknesses of the new Real Driving Emissions (RDE) test procedure. Date 27 September 2016