

Vergaderjaar 2013–2014

31 209

Schoon en zuinig

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 165

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2014

In deze brief informeer ik u over mijn beleidsinspanningen om vrachtauto's en bussen schoner, stiller en zuiniger te maken. Als bijlagen bij deze brief bied ik u drie rapporten aan.

Schone lucht, een stille omgeving en het tegengaan van klimaatverandering zijn prioriteiten van mijn beleid. Om dit te bereiken zet ik in op een schoon, stil en zuinig wagenpark. In het navolgende ga ik achtereenvolgens in op deze aspecten, waarbij ik telkens aangeef welke inspanning Nederland in Brussel verricht om vrachtauto's en bussen schoner, stiller en zuiniger te maken.

Schoon

Bij het schoner maken van vrachtauto's gaat het om het terugdringen van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (PM). Vermindering van de uitstoot van deze stoffen is van direct belang om aan de Europese normen voor de luchtkwaliteit te voldoen. Scherpe en effectieve Europese emissienormen moeten er voor zorgen dat de NO_x en fijn stof uitstoot van vrachtauto's zeer gering is.

Steekproefsgewijze emissiemetingen

Om te controleren of nieuwe voertuigen aan de normen voldoen, voert TNO in opdracht van het ministerie steekproefsgewijs emissiemetingen uit aan Nederlandse vrachtauto's en bussen. Als eerste bijlage bij deze brief treft u het TNO-rapport «The Netherlands In-Service Emissions Testing Programme for Heavy-Duty 2011–2013» aan¹.

In dit rapport wordt verslag gedaan van metingen, die TNO in de periode 2011–2013 aan in totaal 22 representatieve vrachtauto's en bussen heeft

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

uitgevoerd. Bij de metingen wordt zowel gekeken of aan de Europese typekeuringstest wordt voldaan alsook of onder praktijkomstandigheden lage emissies optreden. De nadruk lag op het meten van stikstofoxiden (NO_x). In Nederland worden op een aantal locaties de Europese limietwaarden voor NO_2 in buitenlucht overschreden.

TNO concludeert in het rapport dat de nieuwe, strenge Euro-VI wetgeving die met ingang van 2014 van kracht is geworden, voor een significante daling van de NO_x -uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen heeft gezorgd. De NO_x -uitstoot is met ongeveer een factor 10 teruggebracht. Het onderzoek laat verder zien dat Euro-VI voertuigen voor stedelijk gebruik aan de Europese typekeuringsnorm voldoen. In de praktijk blijken echter niet alle voertuigen voor stedelijk gebruik onder alle rijomstandigheden zeer schoon. Momenteel wordt met één van de geteste voertuigen een tweede meetserie uitgevoerd om te onderzoeken of de NO_x -uitstoot op specifieke knelpuntlocaties voor NO_2 kan worden verminderd.

Ik zie het als een gunstige ontwikkeling dat met de introductie van Euro VI de vervuilende emissies van zware voertuigen aanzienlijk zijn afgenomen. De afname geldt niet alleen voor de typekeuringstest, maar ook voor daadwerkelijke rijomstandigheden in de praktijk. Ik beschouw de SCR-katalysator dan ook als een soortgelijke milieu-innovatie als de geregelde driewegkatalysator voor personenauto's in 1988 – 1990 en het affabriek roetfilter in 2004 – 2006. Met deze voorzieningen kan de uitstoot van vervuilende stoffen van voertuigen in één keer een factor 10 worden teruggebracht.

Subsidieregeling Euro-VI

Door middel van financiële prikkels wil ik bereiken dat in Nederland nieuwe vrachtauto's en bussen op de weg komen die eerder dan verplicht aan toekomstige emissienormen voldoen. In 2012 en 2013 zijn vrachtauto's en bussen die vervroegd aan de Euro-VI norm voldeden, gestimuleerd door middel van een subsidie. In de als tweede bijlage bijgevoegde «Rapportage Euro-VI subsidieregeling» van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland worden de resultaten beschreven van het subsidieprogramma Euro-VI vrachtauto's en bussen van het ministerie².

Dit subsidieprogramma is in juni 2012 gestart en in december 2013 met het verplicht worden van Euro-VI beëindigd. De maatregel is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het doel van het programma was dat in 2012 en 2013 tezamen minimaal 8.000 zware Euro VI-voertuigen vervroegd zouden worden aangeschaft. Uiteindelijk zijn 6.114 voertuigen aangeschaft met subsidie.

Nederlandse inspanningen in Brussel

Tijdens de door TNO uitgevoerde metingen bleek dat voor distributievrachtauto's en bussen voor stedelijk gebruik de belastingscondities van de motor minder zwaar zijn dan bij de omstandigheden onder de typekeuringstest. Hierdoor blijft de temperatuur in de SCR-katalysator in de praktijk lager, waardoor deze niet optimaal kan functioneren met een hogere uitstoot van NO_x tot gevolg.

De afgelopen maanden heeft in Brussel technisch overleg plaatsgevonden over verdere verbetering van de Euro-VI regelgeving voor vrachtauto's en bussen. Door Nederland is hierbij het inzicht naar voren gebracht, dat voor distributietrucks en bussen de typekeuringstest met het mobiele emissiemeetsysteem bij lage snelheden moet worden uitgevoerd.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Stil

Het terugbrengen van geluid bij de bron geldt als het meest kosteneffectief. Met stillere vrachtauto's kunnen kosten worden bespaard voor gevelisolatie, stil asfalt en geluidschermen. Om deze reden zet ik mij in Brussel maximaal in om de limieten voor autobanden en motorvoertuigen zo scherp mogelijk te krijgen.

De afgelopen jaren heeft Nederland zich in Brussel ingezet voor het stiller maken van automotoren en uitlaatsystemen. In februari 2014 is hierover een akkoord bereikt in Brussel. Op 16 april 2014 is de Verordening (540/2014) gepubliceerd die het emissieniveau van alle nieuwe voertuigen binnen tien jaar 3 tot 4 dB moet verlagen (3 dB is een halvering van het geluid).

Zuinig

Bij het zuiniger maken van vrachtauto's gaat het om het terugdringen van de CO₂-uitstoot. De afgelopen jaren is in het kader van het demonstratieprogramma «Truck van de Toekomst» van het ministerie veel praktijkinformatie verzameld om vrachtauto's zuiniger te maken. Dit wordt toegelicht in het als derde bijlage bijgevoegde CE-Delft rapport «Versnelling toepassing brandstofbesparende technologieën voor vrachtauto's»³.

Resultaat van het onderzoek van CE-Delft is dat vervoerders de onafhankelijk geteste praktijkinformatie over brandstofbesparende maatregelen voor vrachtwagens als positief ervaren. Wel is er terughoudendheid omdat de resultaten niet goed naar hun bedrijfssituatie kunnen worden vertaald.

Ik ben nu met marktpartijen en brancheorganisaties aan het verkennen op welke wijze een vervolg kan worden gegeven aan het programma Truck van de Toekomst. In het vervolgprogramma worden marktrijpe technologieën bij hun marktimplementatie ondersteund. Daarnaast kan ook gedacht worden aan het aangaan van publiek-private samenwerkingsprojecten om nog niet uitontwikkelde technologieën marktrijp te maken en te demonstreren.

Op dit moment wordt in Brussel onderhandeld over het wijzigen van maten en gewichten van vrachtauto's. Hierdoor wordt de mogelijkheid geboden om aerodynamische voorzieningen (spoilers) toe te passen ter verhoging van de brandstofefficiency.

Alhoewel deze herziening geen verplichtend karakter heeft, werd onder druk van sommige lidstaten voorgesteld de herziening met tot wel zeven jaar uit te stellen. Dankzij interventie van Nederland en van andere lidstaten is het echter gelukt om in het gesloten akkoord de overgangsperiode met twee jaar te verkorten.

Ter afsluiting

Ik vind het van groot belang om ervoor te zorgen dat vrachtwagens en bussen schoner, stiller en zuiniger worden. Ik geef hieraan invulling door metingen te laten uitvoeren naar de emissies van voertuigen in de praktijk, door voertuigen die vervroegd aan Euro-VI voldoen financieel te belonen en door er met het programma Truck van de Toekomst voor te zorgen dat brandstofbesparende technologieën sneller worden toegepast.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Deze voortrekkersrol voor Nederland wil ik blijven voortzetten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld