

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

### 420

Vragen van het lid **Leegte** (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *emissietestprogramma's* (ingezonden 4 oktober 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 oktober 2011).

#### Vraag 1

Kent u het persbericht van Volkswagen: «Volkswagen presents latest efficiency technology»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ik heb kennis genomen van dat persbericht.

#### Vraag 2

Deelt u de conclusie dat de auto lage emissies heeft, omdat de auto in het emissietestprogramma is getest in de economy driving cycle op slechts twee van de vier cilinders?

#### Antwoord 2

Het onderhavige type voertuig is voorzien van tal van technische voorzieningen om het brandstofverbruik te beperken. Cilinderuitschakeling bij lage snelheden en acceleraties is daar één van. Volkswagen geeft zelf aan dat het effect in de testcyclus 0,4 liter per 100 km is, oplopend tot bijna 1 liter per 100 km bij een constante snelheid van ca. 50 km/h in derde of vierde versnelling. Het is wel zo dat de cilinderuitschakeling alleen plaatsvindt bij een rustige rijstijl. Een bestuurder met een wat «zwaardere» rechtervoet zal er daarom minder of geen baat bij hebben.

#### Vraag 3

Wat is uw visie op emissietestprogramma's en de daarbij horende milieulabeling van auto's wetende dat de praktijkprestatie (namelijk veel slechter) van auto's erg uit de pas loopt ten opzichte van de fabrieksemisietesten?

#### Antwoord 3

Het is algemeen bekend dat de verbruikscijfers in de officiële verbruikstest om meerdere redenen een geflatteerd beeld geven van de werkelijkheid. Dat ligt deels aan de testcyclus, die onvoldoende representatief is voor het

<sup>1</sup> [http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info\\_center/en/news/2011/09/efficiency.html](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/news/2011/09/efficiency.html)

rijgedrag van de gemiddelde bestuurder. Voor een ander deel komt dit doordat de bestaande Europese richtlijnen nogal wat ruimte bieden aan de fabrikanten om voor de test een geprepareerd voertuig in te zetten, dat qua accessoires en afstellingen niet echt representatief is voor de latere gemiddelde serieproductie. Beide lacunes in de bestaande wetgeving zijn onderwerp van een herziening in UN-ECE kader. Nederland is hier nauw bij betrokken, en maakt zich sterk voor een meetprocedure voor het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot die cijfers oplevert die beter overeenstemmen met de praktijk.

#### Vraag 4

Wat is uw visie op de emissietestprogramma's en de daarbij horende milieulabeling, constaterende dat autofabrikanten technische aanpassingen doen voor een goed testresultaat – zoals het uitschakelen van twee van de vier cilinders – waarbij de praktijkprestatie van de auto niets meer met het fabriekstestresultaat te maken heeft?

#### Antwoord 4

In schriftelijke Kamervragen is deze problematiek eerder aan bod gekomen<sup>2</sup>. Daarbij is aangegeven dat TNO in een onderzoek<sup>3</sup> heeft geconcludeerd dat de officiële verbruikstest een goede methode is voor het onderling vergelijken van het brandstofverbruik van auto's. In de praktijk liggen verbruikswaarden weliswaar dicht bij elkaar maar zuinigere auto's op grond van de officiële verbruikstest blijken ook in de praktijk zuiniger. Overigens is het niet zo dat het uitschakelen van cilinders alleen in de officiële test voordelen biedt. In de praktijk zullen de verbruiksvoordelen van cilinderuitschakeling bij een rustige rijstijl evenzeer optreden. Bij «meer dynamische rijomstandigheden» in de praktijk zullen de voordelen echter minder zijn dan gedurende de officiële test. Van dit verschijnsel is echter ook sprake bij diverse andere technieken sprake die door fabrikanten worden ingezet om auto's zuiniger te maken.

#### Vraag 5

Op welke manier gaat u stimuleren dat er in de praktijk schonere auto's gaan rijden op schone brandstoffen?

#### Antwoord 5

Het terugdringen van het verschil tussen testverbruik en praktijkverbruik staat internationaal hoog op de agenda, en Nederland participeert actief in het UN-ECE proces om tot betere wetgeving op dat terrein te komen. Met het Programma «Het nieuwe rijden» wordt verder gestimuleerd dat er in de praktijk zuiniger met auto's wordt gereden. Door in een zo hoog mogelijke versnelling rijden, het voertuig in de versnelling uit te laten rollen voor het stoppen en de juiste bandenspanning toe te passen kan het praktijkverbruik van auto's worden teruggebracht.

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel, nr. 177.

<sup>3</sup> «CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenwagens in norm en praktijk», TNO in opdracht van DGM-VROM, 19 januari 2010.