

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

### 287

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de luchtkwaliteit en onderzoekscijfers voor emissies van TNO* (ingezonden 19 september 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 oktober 2017).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het rapport genaamd «Cars and ground-level ozone: how do fuels compare?» van Eric Johnson?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja. In dit onderzoek, dat op 7 september 2017 openbaar is gemaakt, wordt een vergelijking gemaakt van brandstoffen op basis van hun potentie om op grondniveau ozon te vormen (zomersmog). Conclusie van dit onderzoek is dat LPG op dit punt beter scoort dan benzine en diesel. Overigens is dit beperkt relevant voor Nederland, omdat er hooguit enkele dagen per jaar sprake is van zomersmog.

#### Vraag 2

Klopt het dat TNO in opdracht van uw ministerie bezig is met de periodieke update van het factsheet betreffende brandstoffen? Wanneer valt deze update te verwachten?

#### Antwoord 2

Dit klopt. De planning is dat de nieuwe update van de factsheets brandstoffen vóór de zomer van 2018 beschikbaar is.

#### Vraag 3

Klopt het dat TNO daarbij niet mag putten uit onderzoeken die uitgevoerd zijn in opdracht van belanghebbenden of derden? Klopt het dat voor de emissiecijfers TNO zich nu baseert op een eigen inschatting en/of op basis van verouderde cijfers?

<sup>1</sup> 11 augustus 2017, <https://link.springer.com/article/10.1007/s12544-017-0263-7>.

#### Antwoord 3

Dit klopt niet. TNO mag voor het actualiseren van de factsheets uit alle beschikbare bronnen putten. Ik heb het genoemde onderzoek onder de aandacht van TNO gebracht. Wel beoordeelt TNO onderzoeken van anderen op de wijze waarop de metingen zijn uitgevoerd en op de rij- en weersomstandigheden waaronder is getest. De huidige basis voor de LPG-uitstootcijfers is een TNO-rapport gebaseerd op metingen van praktijkemissies uit 2010<sup>2</sup>.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat actuele data en recente emissiecijfers voor wat betreft onderzoek de voorkeur zouden moeten genieten? Deelt u de mening dat verouderde informatie niet bijdraagt aan een realistisch beeld van actuele uitstootgegevens en een onderlinge vergelijking van milieuprestaties? Zouden hierdoor mogelijk de verkeerde conclusies getrokken kunnen worden als het gaat om stimulering van bepaalde brandstoffen of een bepaalde technologie, zoals elektrisch rijden?

#### Antwoord 4

Milieuprestaties van voertuigen moeten op een eerlijke manier met elkaar worden vergeleken. Bij deze vergelijking spelen diverse aspecten een rol: uitstoot van stikstofoxiden, fijnstof en broeikasgassen en de potentie voor doorontwikkeling naar klimaatneutrale uitstoot. Voor het maken van een goede vergelijking is het van belang dat de emissiegegevens van brandstoffen gebaseerd zijn op representatieve praktijkemissies en actueel en vergelijkbaar zijn. De factsheets brandstoffen worden daarom met enige regelmaat geactualiseerd. Omdat elektrische voertuigen geen uitlaatgassen uitstoten, is elektrisch rijden per definitie schoner dan rijden in voertuigen met een verbrandingsmotor.

#### Vraag 5

Kan TNO gebruik maken van bestaande onderzoeken, zoals bijvoorbeeld het Duitse onderzoek,<sup>3</sup> om beter vergelijkingsmateriaal en adequate cijfers over uitstoot te hebben? Bent u bereid TNO zelf een World Harmonised Light Vehicle Testing Procedure (WLTP) en/of Real Driving Emissions (RDE) -test te laten uitvoeren zodat relevante data en onderzoeksresultaten in het factsheet komen?

#### Antwoord 5

TNO kan voor het in beeld brengen van de emissieprestaties van brandstoffen gebruik maken van alle bestaande onderzoeken, dus ook van het genoemde Duitse onderzoek. Ik heb dit onderzoek inmiddels doorgeleid naar TNO. De meetprogramma's voor de emissies van personenauto's en vrachtauto's, die TNO in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu doet, bieden de mogelijkheid om nieuwe metingen uit te voeren, zowel in het laboratorium op de rollenbank (WLTP-test) als op de weg (RDE-test). Jaarlijks wordt een programma van metingen uitgevoerd, waarover aan uw Kamer wordt gerapporteerd.

#### Vraag 6

Bent u op de hoogte van de recente Routekaart voor LPG en BioLPG van de Vereniging Vloeibaar Gas (VVG)? Hoe schat u de ontwikkeling, kansen en groeimogelijkheden van LPG en BioLPG in? Klopt de bewering van de VVG dat de overheid zich nog teveel baseert op oudere data als het gaat om LPG-uitstootcijfers?

<sup>2</sup> TNO-rapport MON-RTP-2010-01330a

<sup>3</sup> Prof. Dr. – Ing. Thomas Heinzeund Oliver Zemborski, Abgastest unter realen Fahrbedingungen: Autogas – PKW im Vergleich mit Benzin- und Diesel – Fahrzeugen. PEMS – Untersuchungen an LPG- und konventionell betriebenen PKW im Real – Driving Emissions-betrieb und WLTC-Zyklus Erstellt, im auftrag des Deutschen Verbandes Flüssigas, november 2016, Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes Institut Automotive.

#### Antwoord 6

Ja, ik ben op de hoogte van deze recente Routekaart, die op 6 september jl. door de LPG-branche werd gepresenteerd. De kansen en groeimogelijkheden van LPG als duurzame brandstof voor mobiliteit zijn met name afhankelijk van het innoverend vermogen van de LPG-branche om bioLPG op de markt te brengen. Kritische succesfactoren hiervoor zijn een ruime beschikbaarheid van duurzame biomassa voor de productie van bioLPG en lage productiekosten. Op basis van typekeuringscijfers is door TNO in 2014<sup>4</sup> bepaald hoe nieuwere voertuigen met een door de fabrikant gemonteerde LPG-installatie gemiddeld presteren ten opzichte van benzinevoertuigen. Deze voertuigen laten een vergelijkbaar beeld zien.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat vanwege luchtkwaliteit schonere (bio) brandstoffen met minder uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide ten opzichte van reguliere benzine en diesel milieutechnisch de voorkeur zouden moeten genieten? In hoeverre streeft het kabinet naar een gelijk(er) speelveld tussen brandstoffen, bijvoorbeeld qua fiscale behandeling, rekening houdend met diverse toepassingen en markten en emissies?

#### Antwoord 7

Uiteindelijk is relevant wat er uit de uitlaat komt. De gebruikte brandstof is belangrijk, maar daarnaast is bepalend of in het voertuig technische voorzieningen als katalysatoren en roetfilters worden toegepast. Hierdoor zijn fabrikanten in staat om voertuigen schoner te maken, niet alleen voor benzine en LPG, maar ook voor diesel. Voor het beleid is niet alleen het effect op de luchtkwaliteit van belang, maar ook de potentie om door te kunnen groeien naar een CO<sub>2</sub>-arme uitstoot. Het gaat er dan om dat brandstoffen van hernieuwbare en niet van fossiele herkomst zijn. Alles bij elkaar biedt elektrisch rijden op hernieuwbare stroom de beste perspectieven. In het kader van de transitie naar emissievrij rijden worden elektrische voertuigen daarom tot en met 2020 fiscaal gunstig behandeld. Voor wat betreft de fiscale behandeling van motorbrandstoffen is het budgettair belang leidend. Voor de inzet van biobrandstoffen wordt door de overheid overigens niet het fiscale instrumentarium ingezet, maar geldt een verplichting voor het op de markt brengen van biobrandstoffen als benzine of diesel voor wegverkeer op de markt worden gebracht (jaarverplichting hernieuwbare energie in vervoer). Deze verplichting geldt niet voor LPG. Voor de inzet van bioLPG kan men wel een vergoeding in de vorm van een hernieuwbare brandstof eenheid ontvangen.

---

<sup>4</sup> TNO-rapport TNO-2014-R11309