

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

2724

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Populariteit van SUV's drukt gewicht Nederlandse auto omhoog (en vertraagt daling uitstoot)»* (ingezonden 2 mei 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 juni 2023).

Vraag 1

Wat is uw appreciatie van het nieuwsbericht «Populariteit van SUV's drukt gewicht Nederlandse auto omhoog (en vertraagt daling uitstoot)»?¹

Antwoord 1

De strekking van dit artikel in de Volkskrant is dat de toename van de populariteit van de «*sports utility vehicles*» (hierna SUV/SUV's) het gewicht van de personenauto's in het Nederlandse wagenpark verhoogt en dat dit de daling in de (CO₂-) uitstoot vertraagt. Ik herken het beeld dat auto's steeds zwaarder worden, maar ik vind het te eenzijdig uiteengezet dat dit enkel komt door de SUV's. Bij mijn antwoord op vraag 2 licht ik dit verder toe.

Vraag 2

Vindt u het steeds groter en zwaarder worden van de gemiddelde Nederlandse auto een negatieve ontwikkeling?

Antwoord 2

Het steeds groter en zwaarder worden van de gemiddelde Nederlandse auto met een verbrandingsmotor heeft een negatief effect op de CO₂-uitstoot. De komst van volledig elektrische auto's heeft echter een zeer positief effect op de CO₂-uitstoot. Volledig elektrische auto's zijn relatief ook vaak zwaarder dan auto's met een verbrandingsmotor, dat is vooral verklaarbaar vanwege het extra gewicht van de tractieaccu. Het groter en zwaarder worden van auto's heeft daarnaast ook een negatieve impact op de (parkeer)ruimte in woonwijken en op wegen.

¹ Volkskrant, 30 april 2023, «Populariteit van SUV's drukt gewicht Nederlandse auto omhoog (en vertraagt daling uitstoot)». (www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/populariteit-van-suv-s-drukt-gewicht-nederlandse-auto-omhoog-en-vertraagt-daling-uitstoot-b9dd3307/)

Echter, ongeacht de SUV-trend is de gemiddelde voertuigmassa van alle typen personenauto's met verbrandingsmotor toegenomen de afgelopen jaren, onder meer vanwege betere en uitgebreidere veiligheidssystemen en ook door het toepassen van elektrificatie in combinatie met verbrandingsmotoren (o.a. hybride technieken en batterijpakketten). Die laatste ontwikkeling heeft deels ook geleid tot veiligere en schonere voertuigen met een verbrandingsmotor in ons wagenpark.

Vraag 3

Wordt de daling van de totale CO₂-uitstoot van het Nederlandse wagenpark afgeremd door de groei van grotere voertuigen zoals de «Sports Utility Vehicle» (SUV)?

Antwoord 3

Het ligt in de rede om te veronderstellen dat grotere en zwaardere voertuigen meer energie verbruiken en daarmee meer CO₂-uitstoten (zie ook mijn antwoord op vraag 10). Omdat er geen bij wet vastgestelde definitie van een SUV is (zie mijn antwoorden op vraag 4 en 5) kunnen we alleen schattingen geven op de vraag of SUV's de CO₂-uitstoot van het Nederlandse wagenpark hebben afgeremd en zo ja, hoeveel.

Vraag 4

Hoe wordt bepaald welke voertuigen in de Europese Unie of Nederland een SUV zijn en wordt hierbij ook onderscheid gemaakt met bijvoorbeeld een «Multiple Purpose Vehicle» (MPV) ofwel een familieauto?

Antwoord 4

In de EU zijn voertuigtypen vastgelegd in de Verordening² «Goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens». Een SUV is geen officiële Europese voertuigcategorie. In de voornoemde Verordening wordt wel gebruik gemaakt van de categorie «off-road vehicle (ORV)» met als Europese aanduiding «G». Voor de «multiple purpose vehicle» (MPV) bestaat er wel een aparte voertuigcategorie (carrosseriecode AF).

Vraag 5

Houdt de overheid hier data (bijvoorbeeld het aantal geregistreerde voertuigtypen) over bij?

Antwoord 5

De RDW heeft toegang tot deze informatie, maar registreert niet actief hoeveel voertuigen er van een bepaald type op de Nederlandse wegen rijden.

Vraag 6

Welke (onbenutte) mogelijkheden en instrumenten hebben de Rijksoverheid (bijvoorbeeld via belastingen), provincies (bijvoorbeeld via de opcenten) of gemeenten (bijvoorbeeld via parkeervergunningen of -tarieven) om te sturen op het gewicht of de grootte van een auto?

Antwoord 6

Het Rijk stuurt met de autobelastingen op drie manieren op het gewicht of de grootte van een auto:

1. Via de (aanschaf)belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM): hoe zwaarder en groter een nieuwe of uit het buitenland geïmporteerde personenauto met verbrandingsmotor is, hoe hoger de CO₂-uitstoot, dus hoe hoger deze aanschafbelasting is. Deze belasting werkt progressief.

² Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG.

2. Via de motorrijtuigenbelasting (MRB): hoe hoger het gewicht van een personenauto, hoe meer MRB een autobezitter betaalt³.
3. Via de brandstofaccijnzen: hoe meer een auto met verbrandingsmotor weegt en rijdt, hoe meer deze verbruikt en hoe meer accijnzen moeten worden betaald.

De Provincies innen zogenaamde «opcenten» via de motorrijtuigenbelasting (MRB) van het Rijk. Provincies kunnen met dit instrument niet zelf differentiëren in het gewicht of de grootte van een personenauto. Zij zijn gehouden om de MRB-systematiek van het Rijk te volgen.

Gemeenten kunnen op grond van de Gemeentewet parkeertarieven en parkeervergunningen onder andere afhankelijk stellen van de ingenomen oppervlakte. Dit biedt gemeenten theoretisch de mogelijkheid om te sturen op de grootte van een auto. Voor zover mij bekend wordt dit niet toegepast door Nederlandse gemeenten. Ik acht dit ook niet als een reëel instrument vanwege de handhaving van een dergelijke differentiatie in de praktijk.

Vraag 7

Acht u het noodzakelijk om de groei van grotere en zwaardere voertuigen af te remmen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe doet u dat en vindt u het instrumentarium waar naar gevraagd wordt onder vraag 6 toereikend?

Antwoord 7

Nee, als overheid sturen we via de maatregelen zoals genoemd in het antwoord op vraag 6. Dat instrumentarium vind ik toereikend. Het staat mensen vrij om uiteindelijk hun eigen keuze te maken bij de aanschaf van hun auto.

Vraag 8

Zijn er landen bij u bekend die actief sturen op het stimuleren van het bezit en gebruik van kleinere auto's of het ontmoedigen van grote en zwaardere auto's? Zo ja, hoe doen deze landen dat?

Antwoord 8

Ik heb op dit moment geen informatie of andere landen naast fiscaal beleid specifiek sturen op het stimuleren van bezit en gebruik van kleinere auto's en het ontmoedigen van grote en zwaardere voertuigen. Op dit moment zie ik daar ook geen aanleiding toe, omdat we in Nederland naast de in het antwoord op vraag 6 geschetste maatregelen niet sturen op het ontmoedigen van grote en zwaardere auto's. Als die aanleiding in de toekomst wel ontstaat, zal ik kijken naar eventuele effectieve beleidsmaatregelen van andere landen.

Vraag 9

Maakt de overheid onderscheid in voertuigtypes bij (dodelijke) verkeersongevallen? Zo ja, blijkt hieruit dat grotere voertuigen vaker of minder vaak betrokken zijn verkeersongevallen?

Antwoord 9

Bij de registratie van verkeersongevallen met motorvoertuigen in het bestand geregistreerde ongevallen in Nederland (BRON) wordt indien mogelijk het kenteken van de betrokken voertuigen geregistreerd. Als een kenteken is geregistreerd dan bestaat de mogelijkheid om deze registratie te koppelen met voertuiggegevens uit het kentekenregister van de RDW, waaronder de voertuigcategorie (carrosseriecode AF) en gewichtsklasse. Als bij een ongeval meerdere voertuigen betrokken waren kan daarmee echter nog niet achterhaald worden welk voertuig de veroorzaker van het ongeval was, en of de voertuigcategorie of het gewicht een rol heeft gespeeld bij het ongeval en de ernst daarvan. Dit kan alleen achterhaald worden als specifiek onderzoek naar het betreffende ongeval wordt gedaan.

³ Volledig elektrische auto's betalen tot en met 2024 geen MRB. In 2025 betalen zij 25% van hun gewicht inclusief de accu. Dit gewicht ligt door de accu gemiddeld 40% hoger dan een vergelijkbare personenauto op benzine (400 kg). Zonder accugewichtscorrectie in de MRB betaalt daarom ook een elektrische auto vanaf 2026 meer MRB dan een vergelijkbare benzineauto.

Vraag 10

Resulteert het weggebruik van een SUV tot meer uitstoot van fijnstof, bijvoorbeeld omdat de auto zwaarder is of de banden groter? Hoe zit dat met andere stoffen?

Antwoord 10

Het weggebruik van grotere en zwaardere voertuigen met verbrandingsmotor resulteert vooral in de uitstoot van meer CO₂ aangezien deze voertuigen ten opzichte van kleinere modellen meer brandstof verbruiken. De grootte van een voertuig heeft niet veel invloed op de uitstoot van andere stoffen zoals dieselroetdeeltjes (Pm/Pn), stikstofoxiden (NO_x), koolwaterstoffen (HC) en koolmonoxide (CO). Dit komt omdat alle moderne voertuigen met verbrandingsmotor voorzien zijn van systemen voor behandeling van uitlaatgassen zoals driewegkatalysatoren voor benzineauto's en roefilters en SCR-katalysatoren voor dieselauto's. Indien de uitlaatgasbehandeling van deze systemen goed functioneert dan is de uitstoot van vervuilende stoffen in de uitlaat zeer laag. Dit geldt voor zowel kleine, lichte als ook voor grote, zware auto's. Elektrische auto's hebben geen uitstoot aan uitlaat.

Bij grotere, zwaardere voertuigen en bij grotere, bredere banden komt in de praktijk gemiddeld meer bandenslijpsel en fijnstof vrij dan bij kleinere, lichtere auto's met kleinere, smallere banden. Het Rijk adviseert automobilisten de banden goed op spanning te houden door deze elke twee maanden te controleren. Hiermee wordt onnodige slijtage voorkomen. Bovendien helpt het om in de lente en zomer niet door te blijven rijden op winterbanden, omdat deze bij hogere temperaturen harder slijten dan zomer- of *allseasonbanden*. Tot slot zijn nieuwe banden voorzien van een Europees bandenlabel waarop de prestaties van de band staan aangegeven. De Europese Commissie heeft aangekondigd dat op termijn ook de bandenslijtage op het label zal worden opgenomen zodat de automobilist kan kiezen voor banden die minder hard slijten.

Vraag 11

Op welke manieren stuurt de EU of Nederland op de energie efficiëntie van voertuigen? Bestaan hier normen voor? Zo nee, vindt u het wenselijk dat hier normen voor komen?

Antwoord 11

Zowel de EU als Nederland hebben maatregelen genomen om de energie-efficiëntie van voertuigen te stimuleren. Zo hebben Europese CO₂-normen voor voertuigen geleid tot een daling van het brandstofverbruik. In Nederland stimuleren we energie-efficiënte voertuigen daarnaast door ons BPM-systeem en subsidiëren we elektrische auto's, die per definitie energie-efficiënter zijn dan auto's met verbrandingsmotor. Tot slot zorgen energielabels voor extra bewustzijn bij consumenten, zodat zij een weloverwogen keuze kunnen maken bij de aanschaf van een nieuwe auto. De genoemde maatregelen hebben de afgelopen jaren bijgedragen aan een efficiëntievergroting van voertuigen.