

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 1 december 2015

Vragen nr. 100

Vragen van de heer **A. Hietbrink** (Groen Links) over gevolgen frauderende auto-industrie voor de provincie Noord-Holland.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 7 oktober 2015 door het lid van Provinciale Staten, de heer **A. Hietbrink** (Groen Links), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding:

Onlangs werden we opgeschrikt door berichten dat in ieder geval door autoproducent Volkswagen gefraudeerd is met de emissies van nieuwe auto's. In werkelijkheid zijn auto's vele malen vervuilender dan eerder werd aangenomen.

Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu zei donderdag 24 september dat 'de consument redelijk belazerd is' door de frauderende autoconcerns. Datagraver heeft becijferd dat zo'n driekwartmiljoen auto's in Nederland¹ "verdacht" zijn.

In Noord-Holland gaat het waarschijnlijk om tienduizenden auto's die mogelijk vele malen vervuilender zijn dan eerder aangenomen. GroenLinks heeft hierover de volgende vragen aan Gedeputeerde Staten.

Vragen:

1. Wat zijn de gevolgen van het feit dat auto's vervuilender zijn dan eerder voorgespiegeld voor de MER-onderzoeken die in de afgelopen perioden voor projecten in Noord-Holland zijn uitgevoerd?
2. Kan GS uitsluiten dat er door het feit dat auto's vervuilender zijn dan werd aangenomen onbetrouwbare MER-onderzoeken zijn gebruikt bij wegebouwprojecten in Noord-Holland? Zo ja, waar blijkt dit uit? Zo nee, wat gaat GS doen om er voor te zorgen dat dit wordt gecorrigeerd?

¹ <http://www.datagraver.com/case/hoeveel-dieselauto-s-zijn-mogelijk-geraakt-door-dieselgate>

3. Is GS bereid om recente en lopende MER-rapportages voor infrastructuur op te schorten en opnieuw te laten onderzoeken? Zo neen, waarom niet?
4. Heeft de provincie inkomsten misgelopen door de fraude?
5. Hoeveel auto's in Noord-Holland waren vrijgesteld (van wegenbelasting en daarmee) provinciale opcenten op basis van hun gerapporteerde energiegebruik?
6. Weet GS (bij benadering) hoeveel van deze auto's dat gebaseerd kan zijn op foutieve informatie? Zo ja, hoeveel dan? Zo nee, is GS bereid dit te achterhalen?
7. Een feitelijk hogere uitstoot van stikstof door de auto-industrie kan mogelijk gevolgen hebben voor andere beleidsterreinen. Bijvoorbeeld voor de uitvoering van de Programmatische Aanpak Stikstof. Is het GS bereid te onderzoeken welke consequenties een grotere feitelijke uitstoot van schadelijke stoffen door auto's heeft op beleidsterreinen waar de provincie verantwoordelijk voor is? Zo neen, waarom niet?

Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt als volgt:

Vraag 1:

Wat zijn de gevolgen van het feit dat auto's vervuilerder zijn dan eerder voorgespiegeld voor de MER-onderzoeken die in de afgelopen perioden voor projecten in Noord-Holland zijn uitgevoerd?

Antwoord 1:

Dit heeft geen gevolgen voor de MER-onderzoeken. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt uitgevoerd volgens de meest recente wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteitsberekeningen. Bij de vaststelling van de luchtkwaliteit wordt gerekend met emissiefactoren die voornamelijk gebaseerd zijn op emissiemetingen aan voertuigen op de weg en niet op typekeuringswaarden of op andere laboratoriumtests.

Vraag 2:

Kan GS uitsluiten dat er door het feit dat auto's vervuilerder zijn dan werd aangenomen onbetrouwbare MER-onderzoeken zijn gebruikt bij wegenbouwprojecten in Noord-Holland? Zo ja, waar blijkt dit uit? Zo neen, wat gaat GS doen om er voor te zorgen dat dit wordt gecorrigeerd?

Antwoord 2:

Ja, dat kunnen wij uitsluiten. De MER-onderzoeken zijn betrouwbaar. Zij worden door een van het bestuur onafhankelijke commissie van deskundigen (Commissie mer) getoetst op basis van de laatste inzichten onder meer op het terrein van luchtkwaliteit.

Vraag 3:

Is GS bereid om recente en lopende MER-rapportages voor infrastructuur op te schorten en opnieuw te laten onderzoeken? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 3:

Nee. Zie de antwoorden op vraag 1 en 2.

Vraag 4:

Heeft de provincie inkomsten misgelopen door de fraude?

Antwoord 4:

De fiscale maatregelen voor wat betreft de opcenten zijn gebaseerd op de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) van benzineauto's en niet stikstofoxide-uitstoot van dieselauto's. Er is dus geen schade voor de opcenten. Het RDW onderzoekt nog onregelmatigheden bij benzineauto's. Mochten hieruit financiële nadelen voortvloeien dan wordt die schade verhaald op de veroorzaker en niet op de consument.

Vraag 5:

Hoeveel auto's in Noord-Holland waren vrijgesteld (van wegenbelasting en daarmee) provinciale opcenten op basis van hun gerapporteerde energiegebruik?

Antwoord 5:

Personenauto's zijn volledig vrijgesteld als de CO₂ uitstoot <51 gr.km is. In totaal vallen er (naar de toestand per 1-7-2015) 26.127 benzineauto's en 11.408 dieselauto's onder deze vrijstelling. Deze vrijstelling wordt de komende jaren geleidelijk grotendeels afgebouwd en blijft dan als volledige vrijstelling alleen nog gelden voor de zogenaamde nul-emissie auto's.

Vraag 6:

Weet GS (bij benadering) hoeveel van deze auto's dat gebaseerd kan zijn op foutieve informatie? Zo ja, hoeveel dan? Zo nee, is GS bereid dit te achterhalen?

Antwoord 6:

Nog niet. Dat zal uit de verdere onderzoeken die het Ministerie van Financiën in samenwerking met de Rijks Dienst Wegverkeer (RDW) uitvoert moeten blijken. Zie verder het antwoord op vraag 4. Wij volgen de ontwikkelingen op de voet.

Vraag 7:

Een feitelijk hogere uitstoot van stikstof door de auto-industrie kan mogelijk gevolgen hebben voor andere beleidsterreinen. Bijvoorbeeld voor de uitvoering van de Programmatische Aanpak Stikstof. Is het GS bereid te onderzoeken welke consequenties een grotere feitelijke uitstoot van schadelijke stoffen door auto's heeft op beleidsterreinen waar de provincie verantwoordelijk voor is? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 7:

Nee. In de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 30 september 2015 staat dat het luchtkwaliteitsbeleid naar aanleiding van de softwarefraude bij Volkswagen niet hoeft te worden aangepast. De beleidskeuzen daarvoor worden namelijk gebaseerd op modellen waaraan gemeten NO_x-emissies van de auto's op de weg onder praktijkomstandigheden ten grondslag liggen. Hierbij is meegenomen dat in de praktijk NO_x-uitstoot van dieselauto's flink hoger is dan de norm. De laatste inzichten in praktijkemissies lopen mee met de jaarlijkse update die rond maart volgend jaar beschikbaar komt. Dit geldt ook voor de PAS.