



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/141629

**Uw kenmerk**  
2023Z07810

Datum 1 juni 2023  
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht  
'Populariteit van SUV's drukt gewicht Nederlandse auto  
omhoog (en vertraagt daling uitstoot)

Geachte voorzitter,

Op 4 mei ontvingen de staatsecretaris en minister van Infrastructuur en Waterstaat een aantal vragen over het bericht 'Populariteit van SUV's drukt gewicht Nederlandse auto omhoog (en vertraagt daling uitstoot)<sup>1</sup>' van het lid Van Ginneken (D66). Hierbij doe ik u mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat de antwoorden op die vragen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W .A. Heijnen

---

<sup>1</sup> [www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/populariteit-van-suv-s-drukt-gewicht-nederlandse-auto-omhoog-en-vertraagt-daling-uitstoot~b9dd3307/](http://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/populariteit-van-suv-s-drukt-gewicht-nederlandse-auto-omhoog-en-vertraagt-daling-uitstoot~b9dd3307/)

### Vraag 1

Wat is uw appreciatie van het nieuwsbericht 'Populariteit van SUV's drukt gewicht Nederlandse auto omhoog (en vertraagt daling uitstoot)'?<sup>2</sup>

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

### Antwoord op vraag 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 (CO<sub>2</sub>-) 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.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/141629

### Vraag 2

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

### Antwoord op vraag 2

Het steeds groter en zwaarder worden van de gemiddelde Nederlandse auto met een verbrandingsmotor heeft een negatief effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De komst van volledig elektrische auto's heeft echter een zeer positief effect op de CO<sub>2</sub>-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.

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 CO<sub>2</sub>-uitstoot van het Nederlandse wagenpark afgeremd door de groei van grotere voertuigen zoals de SUV?

### Antwoord op vraag 3

Het ligt in de rede om te veronderstellen dat grotere en zwaardere voertuigen meer energie verbruiken en daarmee meer CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

---

<sup>2</sup> 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/](https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/populariteit-van-suv-s-drukt-gewicht-nederlandse-auto-omhoog-en-vertraagt-daling-uitstoot~b9dd3307/))

zijn en wordt hierbij ook onderscheid gemaakt met bijvoorbeeld een 'multiple purpose vehicle' (MPV) ofwel een familieauto?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Antwoord op vraag 4

In de EU zijn voertuigtypes vastgelegd in de Verordening<sup>3</sup> 'Goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens'. Een SUV is geen officiële Europese voertuigcategorie. In de voorgenoemde 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).

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/141629

Vraag 5

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

Antwoord op vraag 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 Rijkoverheid (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 op vraag 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot, dus hoe hoger deze aanschafbelasting is. Deze belasting werkt progressief.
2. Via de motorrijtuigenbelasting (MRB): hoe hoger het gewicht van een personenauto, hoe meer MRB een autobezitter betaalt<sup>4</sup>.
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

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

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.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/141629

#### 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 waarnaar gevraagd wordt onder vraag 6 toereikend?

#### Antwoord op vraag 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 op vraag 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 op vraag 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.

#### 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 op vraag 10

Het weggebruik van grotere en zwaardere voertuigen met verbrandingsmotor resulteert vooral in de uitstoot van meer CO<sub>2</sub> 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 (NOx), 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 roetfilters en SCR-katalysatoren voor dieselauto's. Indien de uitlaatgasnabehandeling 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.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/141629

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 op vraag 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.