

REACTIE PBL OP KRITIEK FEHAC

Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) verrichtte op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een onderzoek dat resulteerde in het rapport [Milieueffecten van Oldtimers](#) (juli 2012). Op deze studie heeft de FEHAC op 16 januari jongstleden publiekelijk kritiek geuit.

Het PBL verwerpt deze kritiek. Een analyse op de kritiekpunten van de FEHAC laat zien dat de conclusies van onze studie nog stevig overeind staan. In het onderstaande gaat het PBL puntsgewijs in op de punten van kritiek van de FEHAC.

1. *FEHAC: In de totstandkoming van het PBL-rapport is geen gebruik gemaakt van het recent wetenschappelijke rapport over emissies van oldtimers: het FEHAC AMOEBE-rapport.*

PBL: Het AMOEBE-model is om twee redenen achterhaald.

In de eerste plaats zijn er inmiddels geregistreerde kilometerstanden van oldtimers beschikbaar via de Stichting Nationale Autopas (NAP). De kilometrages van oldtimers hoeven daardoor niet meer via een model als AMOEBE geraamd te worden. De NAP-cijfers zijn geen modelberekening, maar laten het feitelijke actuele gebruik zien.

Bovendien werkt het AMOEBE-model met verouderde cijfers. De jaarkilometrages van oldtimers in AMOEBE zijn geraamd op basis van onderzoek uit 2007. De kilometerstanden van de NAP laten zien dat het jaarkilometrage van oldtimers de laatste jaren is gestegen. Vooral met recente geïmporteerde dieselauto's worden relatief veel kilometers gereden op jaarbasis. Dit is niet meegenomen in AMOEBE. We verwachten daarom dat het aantal kilometers van oldtimers en hun uitstoot van schadelijke stoffen in 2015 in AMOEBE worden onderschat.

2. *FEHAC: De analyse over de historische en toekomstige importgroei van oldtimers is onvolledig en incorrect weergegeven.*

PBL: De analyse van historische importcijfers is gebaseerd op cijfers van de RDW over (ontwikkelingen in) het Nederlandse oldtimerpark. Deze cijfers zijn volledig en correct weergegeven. Voor de toekomstige import zijn in de PBL-studie twee varianten uitgewerkt uitgaande van de situatie zomer 2012: de oldtimerregeling volgens het Belastingplan 2012, inclusief de herziening als gevolg van het Amendement-Van Vliet (PVV). Dat de import van oldtimers recent is afgenomen, is, zoals de FEHAC zelf ook aangeeft, grotendeels het gevolg van de discussie over de oldtimerregeling en de aangekondigde beleidswijziging uit het regeerakkoord.

3. *FEHAC: De export- en sloopaantallen van oldtimers zijn buiten beschouwing gelaten.*

PBL: Export en sloop zijn in de PBL-studie meegenomen. De internationale handel geeft het saldo van import en export van oldtimers naar Nederland. De afvoer/sloop van auto's is uitvoerig geanalyseerd door apart te kijken naar de jaar-op-jaar verandering van recent geïmporteerde auto's en auto's die al lang in Nederland zijn. Uit deze analyse blijkt dat de sloop van beide groepen auto's beperkt is. Het is voorstelbaar dat een deel van de recent geïmporteerde auto's het park sneller verlaat in vergelijking met de liefhebber-oldtimers, maar dat kan niet op korte termijn (tot 2015) tot grote veranderingen in de samenstelling van het oldtimerpark leiden.

4. *FEHAC: Het beschreven overheidsbeleid is onvolledig weergegeven.*

PBL: De beleidsontwikkelingen van de afgelopen jaren zijn beschreven in de PBL-studie. De achterliggende motieven voor deze wijzigingen zijn niet toegelicht. De vraag of oldtimers moeten worden vrijgesteld van wegenbelasting en de redenen waarom oldtimers in het verleden zijn vrijgesteld, zijn geen onderwerp van ons onderzoek. Het onderzoek maakt enkel de bijdrage van oldtimers aan de uitstoot van schadelijke stoffen inzichtelijk en geeft een inschatting van het effect van milieuzones hierop.

5. FEHAC: PBL maakt geen of onvoldoende onderscheid tussen oldtimers voor recreatief gebruik en oldtimers voor dagelijks gebruik.

PBL: In de wet- en regelgeving wordt dit onderscheid niet gemaakt. Het PBL hield rekening met verschillen in het gebruik van oldtimers. Het jaarlijks kilometrage van oldtimers is bepaald op basis van kilometerstanden van de Stichting NAP. De oudste oldtimers, die waarschijnlijk vooral in het bezit zijn van liefhebbers, rijden gemiddeld zo'n 2- à 3-duizend kilometer per jaar. Jonge oldtimers uit de bouwjaren 1985 en 1986, waarvan er de afgelopen jaren relatief veel zijn geïmporteerd, rijden echter aanzienlijk meer: hun jaarkilometrage bedraagt gemiddeld circa 8-duizend kilometer. De dieselauto's binnen deze groep rijden gemiddeld meer dan 12-duizend kilometer per jaar. Met deze verschillen is gerekend.

6. FEHAC: De berekening van het aandeel van door oldtimers afgelegde kilometers in het totale (personenauto-)verkeer, gesteld op 1,5 %, is niet correct; uitgaande van de CBS-cijfers komt FEHAC op maximaal 1 %.

PBL: Het aantal autokilometers door oldtimers in 2011 is in onze studie gebaseerd op cijfers van het CBS. Het CBS heeft becijferd dat Nederlandse oldtimers in 2011 1,5 miljard kilometers hebben afgelegd, op basis van gegevens van de RDW over het oldtimerpark in Nederland en kilometerstanden van de Stichting NAP. De Nederlandse oldtimers zullen een beperkt deel hiervan in het buitenland afleggen, zoals andersom ook buitenlandse oldtimers in Nederland kilometers zullen maken. Zoals in het PBL-rapport vermeld zijn er geen precieze cijfers over dit internationale oldtimerverkeer beschikbaar. Het totaal aantal kilometers door oldtimers in 2011 zal echter niet veel lager zijn geweest dan 1,5 miljard en zeker geen 1 miljard zoals door de FEHAC gesteld. FEHAC baseert zijn analyses op verouderde data. De analyse van het CBS laat zien dat het totale kilometrage van Nederlandse oldtimers in 2009 nog zo'n 1 miljard kilometer bedroeg, maar in twee jaar tijd is het kilometrage echter met 46% toegenomen, door 22% groei van het aantal oldtimers en 20% groei van het gemiddelde kilometrage. De onderstaande tabel geeft aan dat vooral het aantal en het gebruik van de jongere oldtimers (25-29 jaar) sterk is toegenomen.

Aantal oldtimers	2009	2011	Toename
Oldtimers 25-29 jaar oud	62.841	102.315	+63%
Oldtimers 30 jaar en ouder	198.594	215.475	+9%
Totaal	261.435	317.789	+22%

Gemiddeld jaarkilometrage	2009	2011	Toename
Oldtimers 25-29 jaar oud	6.622	7.806	+18%
Oldtimers 30 jaar en ouder	3.059	3.223	+5%
Totaal	3.915	4.698	+20%

Afgelegde kilometers (in miljarden)	2009	2011	Toename
Oldtimers 25-29 jaar oud	0,4	0,8	+92%
Oldtimers 30 jaar en ouder	0,6	0,7	+14%
Totaal	1,0	1,5	+46%

De gegevens van het CBS zijn te vinden op hun website:

http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/B1E60D53-4C38-4872-9F58-075833E86D07/0/Totaal_2008_2011_maatwerk.xls

7. *FEHAC: Figuur 3.10 uit het PBL-rapport omtrent de Utrechtse verkeerstelling bevestigt de bevindingen van FEHAC en spreekt de eindconclusies van het PBL-rapport tegen.*
PBL: Het totale aandeel van oldtimers in Utrecht lag in dat onderzoek inderdaad lager dan 1,5%, maar uit een enkel lokaal onderzoek kan niet worden geconcludeerd dat het aandeel in de stadskilometers landelijk ook lager ligt dan 1,5%. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig. Niet voor niets heeft het PBL benadrukt dat nader onderzoek op lokaal niveau noodzakelijk is om op een verantwoorde manier de lokale effecten van een eventuele milieuzone op de luchtkwaliteitsknelpunten en de gezondheid te bepalen.
8. *FEHAC: Het is onjuist en onvolledig om het aandeel van oldtimeremissies (personenauto's) slechts ten opzichte van de rest van het personenautoverkeer te beoordelen; om het effect van reducering van oldtimerverkeer in kaart te brengen moet gekeken worden naar de bijdrage van het wegverkeer in totaliteit, inclusief verkeer van bestelwagens, vrachtwagens, autobussen, tweewielers, en het aandeel van oldtimers dáárin.*
PBL: Als de emissies van oldtimers in een grotere groep worden vergeleken, bijvoorbeeld binnen de totale uitstoot van verkeer en vervoer, dan neemt het aandeel van oldtimers logischerwijs af. Dit blijkt ook uit de rapportage, waarin de totale emissie van oldtimers is afgezet tegen de totale emissie van personenauto's én tegen de totale emissie van de gehele sector verkeer en vervoer.
De eerlijkste vergelijking is volgens het PBL een vergelijking op basis van een vergelijkbaar gebruik: een vrachtauto wordt voor heel andere doeleinden ingezet dan een personenauto. Bij oldtimers gaat het om de groep licht wegverkeer: motorfietsen en personenauto's. In plaats van de door het PBL gehanteerde vergelijking met het gemiddelde, zou een vergelijking tussen een nieuwe auto en een geïmporteerde oldtimer wellicht relevanter zijn. In dat geval zijn de verhoudingen nog veel schever dan het beeld dat in het rapport wordt geschetst.
9. *FEHAC: Er staat in het rapport een grove fout wat betreft het aandeel van de oldtimeremissies fijnstof in de totaalemissies van het wegverkeer; inmiddels is dit in de begeleidende tekst op de website hersteld; in het rapport zelf is er echter niets gecorrigeerd.*
PBL: Dit is inderdaad onjuist. De bijdrage van oldtimers aan de totale PM₁₀-uitstoot van de sector verkeer bedraagt 2% in plaats van 6% zoals in het rapport staat. We hebben inmiddels een erratum geplaatst. Het aandeel van de oldtimers in de uitstoot van *personenauto's* is wel correct weergegeven (circa 10 procent voor NO_x en 5 procent voor PM₁₀, ofwel bijna 3 en 0,2 kiloton). De gemaakte fout heeft geen effect op de conclusies uit het PBL rapport.
10. *FEHAC: Zonder nadere argumentatie wordt het gebruikspatroon van voertuigen van 9 jaar en ouder als maatstaf voor het gebruik van voertuigen van 25 jaar en ouder gehanteerd; hierdoor wordt het aandeel oldtimergebruik in stedelijk verkeer foutief en te hoog ingeschat. (Volgens de Mobiliteitswijzer 2012 is de gemiddelde leeftijd van een Nederlandse personenwagen 9,3 jaar).*
PBL: Er zijn geen nationale cijfers over de verdeling van de oldtimerkilometers naar wegcategorie beschikbaar. Daarmee zijn de wel beschikbare cijfers over voertuigen van 9 jaar en ouder de best beschikbare benadering. Er zijn geen bewijzen dat dit foutief en te hoog is. In de verkeerstellingen in grote steden wordt een zekere variatie waargenomen in het aandeel van oldtimers in de verkeersstroom, maar metingen uit 2009 en 2011 laten duidelijk zien dat geïmporteerde oldtimers van 25-28 jaar oud de groep oldtimers in de stad domineren en dat het aandeel van deze voertuigen op de weg snel groeit. Dit blijkt ook uit figuur 3.10 van de rapportage van het PBL: de bouwjaargroepen 1985 en 1986 zijn sterk vertegenwoordigd in de verkeersstroom in Utrecht.

11. FEHAC: *Het veel te hoge kilometrage van recent geïmporteerde jonge oldtimers wordt over alle oldtimers omgeslagen (inclusief de auto's van het jaar 1900).*

PBL: Jaarkilometrages worden apart toegekend aan alle bouwjaren en brandstofsoorten na 1970. De restgroep van oudere auto's (voor 1970) is klein en rijdt inderdaad weinig, ook dat is meegenomen in de analyse. De nieuwe getallen van het CBS en van dit onderzoek verschillen nauwelijks. Zie ook de reactie op punt 6.

12. FEHAC: *Het toenemende relatieve aandeel van oldtimeremissies in de totale emissies wordt als probleem gepresenteerd, zonder te vermelden dat de emissies in totaliteit aanzienlijk zijn gedaald waardoor er in 2015 vrijwel geen knelpunten meer zijn, uitgaande van de huidige EU-normen.*

PBL: De emissies van het totale wegverkeer zijn de afgelopen decennia inderdaad fors gedaald. Door de sterk gestegen groei van de import van met name diesel- en LPG-oldtimers is de totale uitstoot van het Nederlandse oldtimerpark de afgelopen jaren echter toegenomen, niet alleen relatief ten opzichte van het totale personenautoverkeer maar ook in absolute termen.

13. FEHAC: *De prognoses met betrekking tot de toekomstige aantallen oldtimers zijn onrealistisch, omdat ze geen rekening houden met het opdrogen van de toestroom en bovendien zijn ze inmiddels door de feiten (sterk afnemende import) duidelijk achterhaald.*

PBL: De import van oldtimers is in 2012 inderdaad met circa 25% teruggelopen, maar zoals de FEHAC zelf al aangeeft in haar reactie zal dit voor een (groot) deel het gevolg zijn van de recente commotie over de oldtimers en de (aangekondigde) beleidswijzigingen. De PBL-studie schetst een beeld van de situatie zonder beleidswijzigingen. Als alle oldtimers van voor 1987 onbelast zouden blijven verwachten we geen structurele daling van de importaantallen in de periode tot 2015.

De veronderstelde import tussen 2012 en 2015 bedraagt overigens maar 15% van het totale oldtimerpark dat we voor 2015 berekenen. Het merendeel bestaat uit auto's die momenteel al in het Nederlandse park aanwezig zijn. Ook als de import structureel half zo hoog uitvalt als is aangenomen, zou het oldtimerpark in 2015 maar zo'n 7 à 8% lager uitvallen dan nu is verondersteld.

14. FEHAC *vraagt zich af of in de benaderingswijze, zoals opgesteld door TNO, wel rekening is gehouden met de emissie benaderingsmethodiek van voor 1991. Deze is/was gebaseerd op uitstoot per testcyclus, en niet op de uitstoot per kilometer. Vóór Euro 1 was de limiet gegeven in gram per test, vanaf Euro 1 in gram per km. Het verschil is maar liefst een factor 4 en zou resulteren in een significante en onterechte rekenkundige emissieverzwaring op het milieu.*

PBL: PBL en TNO gebruiken de emissiefactoren in gram per voertuigkilometer (g/km) zoals gepubliceerd door het CBS. Deze waarden zijn ten behoeve van dit onderzoek opnieuw vergeleken met de metingen uit 1989-1991 aan deze auto's en dat komt goed overeen. Er is geen fout gemaakt door grammen per test en grammen per kilometers te verwisselen, zoals gesuggereerd door de FEHAC. De veroudering van voertuigen en een mogelijke toename van fijnstofemissies door hoog oliegebruik zijn niet meegenomen in de getallen. Dit zou juist kunnen leiden tot een onderschatting van de emissies van oldtimers.