



# Rapport

Rapport naar aanleiding van een klacht over de informatie over de CO<sub>2</sub>- besparing bij elektrisch rijden.

**Datum: 8 september 2015**

**Rapportnummer: 2015/132**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de informatie die de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland via zijn website geeft over de CO<sub>2</sub>-besparing bij elektrisch rijden niet juist is, hoewel de RVO zijn klacht op dit punt gegrond achtte.

## Bevindingen

### Waarom diende verzoeker een klacht in bij de RVO?

Verzoeker diende op 22 oktober 2014 een klacht in bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, een onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken (RVO). Hij deed dat, omdat de informatie op de website van de RVO over de uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijnstof en NO<sub>x</sub> (stikstofoxiden) door elektrische voertuigen volgens hem niet juist was en een verkeerd beeld gaf. Zijn klacht betrof met name de volgende passage:

"Elektrisch rijden is een innovatie die kansen biedt voor het Nederlandse bedrijfsleven. Nederlandse bedrijven zijn onder meer actief in laadinfrastructuur, laaddienstverlening, productie van componenten en productie van lichte elektrische voertuigen, waaronder elektrische scooters.

#### *Voordelen van elektrisch rijden*

Elektrisch vervoer vermindert schadelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot, waardoor het bijdraagt aan een beter klimaat. Vergeleken met een benzineauto stoot een elektrische auto 54% minder CO<sub>2</sub> uit, als de auto opgeladen wordt met (de gemiddelde mix) van Nederlandse stroom."

### Hoe reageerde de RVO in eerste instantie?

De RVO probeerde de kwestie eerst informeel op te lossen door met verzoeker te overleggen. Een medewerker van de RVO mailde verzoeker dat de informatie was gebaseerd op een onderzoek van TNO en CE Delft, een onafhankelijk onderzoeksinstituut voor onder meer energievraagstukken. Daaruit was gebleken dat een volledig elektrische auto, die op een gemiddelde elektriciteitsmix van gas, kolen en duurzame energie rijdt, voor circa 60% minder CO<sub>2</sub> uitstoot zorgt. Dit percentage was ook vermeld op de inmiddels aangepaste website van de RVO.

### Hoe reageerde verzoeker op de informatie op de website van TNO?

Verzoeker mailde de RVO vervolgens dat op de website van TNO helemaal geen sprake was van een onderzoek, maar van een factsheet. Dat factsheet gaf een beeld van de visie van deskundigen van TNO, die zich baseerden op twee eerdere rapporten van TNO. Eén van de rapporten betrof het gebruik in de praktijk van leaseauto's voor zakelijk verkeer. Volgens verzoeker zijn leaseautorijders geen doorsnee automobilisten (zie BIJLAGE, onder 2). Verder schreef hij dat hem was opgevallen dat het energieverbruik van plug-in auto's hoger was dan het normverbruik dat de fabrikant opgaf, en dat de

gemiddelde CO2 uitstoot van 102 gram per kilometer (g/km) in de praktijk 83 g/km hoger is dan de normwaarde.

Wat betreft het tweede rapport wees verzoeker er op, dat dit ging over een praktijkproef voor elektrisch rijden die was gedaan binnen de eigen organisatie. In deze organisatie bestaat deskundigheid over de meest zuinige rijstijl. Bovendien is de proef gedaan met chauffeurs die niet vergelijkbaar zijn met de gemiddelde gebruiker.

Verder stelde hij dat in het factsheet was gekozen voor een benzineauto als referentieauto, omdat dit de meest voorkomende brandstofauto is. De meeste zakelijke auto's zijn echter dieselauto's, met een meer dan 40% hoger rendement dan een benzineauto. Daardoor is er een meer dan 20% lagere CO2 uitstoot dan bij de gemiddelde benzineauto.

Verzoeker concludeerde, dat het verschil in CO2 uitstoot tussen een elektrische auto en een benzineauto minder dan 15% bedraagt en ongeveer gelijk is aan de uitstoot van een dieselauto.

Tot slot wees hij er op dat uit die rapporten blijkt dat het verschil in uitstoot van fijnstof gering was. En vrijwel gelijk is als rekening wordt gehouden met het grotere gewicht van elektrische auto's. Voorts heeft een elektrische auto zelf geen NOx-uitstoot, maar de centrale waar de energie van wordt betrokken wel. Hoeveel die uitstoot is hangt dan af van de gebruikte brandstof en het type centrale.

#### **Hoe oordeelde de RVO over de klacht?**

De RVO deelde verzoeker per brief van 12 maart 2015 mee, dat zijn klacht gegrond was. De RVO overwoog onder meer, dat de desbetreffende webpagina bedoeld is om actuele en objectieve informatie te verstrekken over elektrisch rijden en de wijze waarop de Rijksoverheid dat in Nederland wil stimuleren. RVO.nl voert de redactie van de website op basis van de inbreng van experts die gebruik maken van factsheets van TNO. De reden daarvan is, dat TNO wordt beschouwd als een organisatie met een onafhankelijke positie en met ruime ervaring op het gebied van milieueffecten door transport.

Om te voorkomen dat de informatievoorziening te eenzijdig is, is op de site verwezen naar [www.nederlandelectrisch.nl](http://www.nederlandelectrisch.nl) van het Formule E-team, een door het Rijk ingesteld samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven kennisinstellingen en de overheid. Op deze site is een keur aan informatie over elektrisch rijden in Nederland te vinden. In de disclaimer (niet-aansprakelijkheidsverklaring; N.o.) is opgenomen dat RVO.nl streeft naar correcte en informele informatie op de website, maar niet kan garanderen dat de informatie bij ontvangst of na verloop van tijd nog steeds juist is.

In dit geval is geconstateerd dat op het moment van ontvangst van de klacht de informatie op de website inderdaad te stellig en niet langer juist was. Daarnaast ontbrak een verwijzing naar de factsheets van TNO die RVO.nl als bron gebruikte.

RVO oordeelde de klacht daarom gegrond en wees er tot slot op, dat de informatie op de website inmiddels was aangepast.

**Waarom wendde verzoeker zich tot de Nationale ombudsman?**

Verzoeker diende op 13 maart 2015 een klacht in bij de Nationale ombudsman, omdat hij zich niet kon vinden in de overwegingen van de RVO. De RVO baseerde zijn informatie op een factsheet van TNO, waaruit zou moeten blijken dat elektrische auto's per kilometer 50% minder CO<sub>2</sub> uitstoten dan vergelijkbare auto's met een verbrandingsmotor. Een factsheet is echter geen wetenschappelijk onderbouwd document en, zoals een medewerker van TNO verzoeker hem had meegedeeld, een factsheet is ook niet bedoeld voor het geven van een gedegen inzicht en het verantwoorden van het tot stand komen van resultaten. Op zijn onderzoek naar de werkelijke uitstoot van elektrische auto's is de RVO niet ingegaan en is hij verwezen naar TNO.

Volgens verzoeker is het echter de taak van de RVO en het ministerie om de verkregen informatie goed te controleren en die taak wordt niet opgepakt. Weliswaar is zijn klacht uiteindelijk gegrond verklaard, maar er wordt nog steeds uitgegaan van inhoudelijk onjuiste informatie.

**Hoe reageerden verzoeker en de minister op de bevindingen?***1. de reactie van verzoeker*

Verzoeker wees erop, dat ook op de actuele website van de RVO nog altijd wordt uitgegaan van een factsheet en niet van een voldoende wetenschappelijke onderbouwing. Volgens hem volgt uit de cijfers over het verbruik van energie op de website van het Compendium voor de Leefomgeving (zie BIJLAGE, onder 4), dat in de praktijk met elektrische auto's geen besparing op fossiele brandstoffen kan worden gerealiseerd. Voor de inzet van elektrische auto's zal extra elektriciteit moeten worden geproduceerd en de kans is groot dat dit alleen mogelijk zal blijken met kolengestookte centrales, waardoor de CO<sub>2</sub>-productie juist toeneemt.

Volgens verzoeker berust de keuze om elektrische auto's op "groene" stroom te laten rijden op een denkfout, omdat die "groene" stroom ook na de uitvoering van het Energieakkoord (zie Bijlage, onder 5) niet voldoende beschikbaar zal zijn.

*2. de reactie van de Minister van Economische Zaken*

De Minister merkte in zijn reactie op, dat verzoeker al naar aanleiding van zijn eerste melding over de onjuiste informatie op de website was aangegeven dat hij daarin gelijk had. Daarop is niet alleen het percentage aangepast, maar ook de stelligheid waarmee de informatie is gepresenteerd en is de bron vermeld. Omdat verzoeker aangaf daarmee niet tevreden te zijn is hij in contact gebracht met TNO.

## Beoordeling

Het vereiste van goede informatieverstrekking houdt in, dat de overheid ervoor zorgt dat de burger de juiste informatie krijgt. Dat houdt in dat deze informatie klopt en volledig en duidelijk is. Zij verstrekt niet alleen informatie als de burger erom vraagt, maar ook uit zichzelf.

Voor de geloofwaardigheid van de overheid en voor het vertrouwen van de burger in de overheid is transparantie een noodzakelijke voorwaarde. Het moet duidelijk zijn op welke feiten de verstrekte informatie berust. Dat is niet anders als het gaat om doelstellingen van algemeen belang, zoals het bevorderen van een schoner milieu.

In dit geval gaat het om de informatie die de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken) op zijn website geeft over de voordelen van elektrisch rijden voor het milieu. De website is bedoeld voor ondernemers en met de informatie over elektrisch rijden wordt niet alleen beoogd de voordelen voor de zakelijke gebruiker van elektrisch vervoer uiteen te zetten, maar ook de mogelijkheden voor het bedrijfsleven om te innoveren en te investeren.

Verzoeker klaagt er in feite over dat de RVO via de website de voordelen van elektrisch rijden rooskleuriger voorstelt dan deze in werkelijkheid zijn en dat de RVO zijn standpunt niet baseert op een voldoende onderbouwd onderzoek naar de feiten. Met name het vermelde verschil tussen de CO<sub>2</sub> uitstoot van een elektrische auto en een op benzine rijden auto was volgens verzoekers berekening te groot.

RVO verwees voor een onderbouwing van de informatie op zijn website naar een rapport van TNO van 14 juni 2014 over de indirecte en directe CO<sub>2</sub>-uitstoot van elektrische voertuigen. Volgens dat rapport is, gemeten over de gehele levensduur van een elektrische auto, de uitstoot van CO<sub>2</sub> gemiddeld 35% lager dan die van een op benzine rijdende auto. Dat is minder dan het op de actuele website van de RVO vermelde reductie van 50%.

Verzoeker wees er verder op dat het zakelijk verkeer meer gebruik maakt van dieselauto's dan van benzineauto's en dat als gevolg van het hogere rendement van een dieselmotor de uitstoot van CO<sub>2</sub> van 20% lager is dan die van een benzinemotor. Verzoekers stelling wordt in ieder geval voor wat betreft bedrijfsvoertuigen naar het oordeel van de Nationale ombudsman gestaafd door de cijfers van het CBS, die uitwijzen dat 95% van deze voertuigen een dieselmotor hebben. Weliswaar rijden er meer personenauto's met een benzinemotor in Nederland, maar het is voldoende aannemelijk dat bedrijfsvoertuigen een substantieel deel van het dagelijks verkeer op de Nederlandse wegen vormen. De uitstoot van CO<sub>2</sub> door deze categorie voertuigen en de gevolgen daarvan is echter niet betrokken in het onderzoek van TNO, dat zijn conclusies heeft gebaseerd op een vergelijking heeft gemaakt met de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een benzineauto.

Van een overheidsinstantie hoeft naar het oordeel van de Nationale ombudsman niet te worden gevraagd dat de informatie die hij via zijn website geeft uitputtend is. Volstaan kan worden met een korte zakelijke weergave, mits duidelijk is waar die informatie op is gebaseerd. Daarvoor is voldoende dat wordt verwezen naar een voor het publiek toegankelijke vindplaats, zoals de website van een andere organisatie.

In het geval dat twijfel ontstaat aan de juistheid van de informatie op de eigen website is het aan de beheerder van de website, in dit geval RVO, om na gaan of de tekst op de eigen website correct is. Als de juistheid van uit andere bron betrokken informatie in twijfel getrokken wordt, is het aan de beheerder om daarover contact op te nemen met die bron om zo zekerheid te krijgen over de juistheid van de gebruikte informatie.

Als het gaat om specifieke, specialistische onderwerpen is het correct dat een burger voor het krijgen van een antwoord op zijn vragen over zo'n onderwerp wordt verwezen naar de instantie van wie de informatie afkomstig is. Dat neemt niet weg dat de RVO een eigen verantwoordelijkheid heeft voor de informatie die hij aan het publiek verstrekt, ook als die informatie is ontleend aan andere bronnen.

Naar aanleiding van verzoekers vragen en opmerkingen had de RVO daarom contact moeten opnemen met TNO om zekerheid te krijgen over de juiste weergave van de aan TNO ontleende gegevens op de website van RVO. Dat is niet gebeurd. Daarmee heeft de RVO het vereiste van goede informatieverstrekking geschonden.

Deze overweging is aanleiding om de minister een aanbeveling te doen.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

## Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de minister van Economische Zaken is gegrond, wegens strijd met het vereiste van goede informatieverstrekking.

## Aanbeveling

De minister wordt in overweging gegeven om de RVO contact te laten opnemen met TNO en in overleg te komen tot de juiste weergave van aan TNO ontleende informatie op de website over de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij elektrisch rijden.

De Nationale ombudsman,

Reinier van Zutphen

## BIJLAGE

### 1. Wat staat er op de website van RVO.nl over elektrisch rijden?

De RVO vermeldt (eind augustus 2015) op de pagina over elektrisch rijden op zijn website dat de Rijksoverheid in 2020 200.000 elektrische auto's op de weg wil zien. Thans zijn dat er 40.000, waarvan 5.000 volledig elektrisch. Elektrisch rijden is een innovatie die kansen biedt voor het Nederlandse bedrijfsleven. De RVO stimuleert elektrisch rijden in opdracht van de minister van Economische zaken.

Over de voordelen van elektrisch rijden staat er op de site het volgende:

"Elektrisch vervoer vermindert schadelijke CO2 uitstoot, waardoor het bijdraagt aan een beter klimaat. Volgens TNO en CE Delft kan een volledig elektrische auto die op een gemiddelde Nederlandse elektriciteitsmix rijdt (opgewekt met gas, kolen en duurzame energie) voor circa 50% minder CO2-uitstoot zorgen. Voor plug-in hybride voertuigen is de daling van de CO2 –uitstoot circa 3-10%. Hierbij is aangenomen dat de aandrijving voor 13-38% van de kilometers volledig elektrisch is. Neemt het aandeel duurzame energie in de elektriciteitsmix toe, dan daalt de CO2-uitstoot. Bij de elektriciteitsproductie uit kolen is de reductie daarentegen vrijwel nihil.

Wanneer een elektrische auto op groene stroom rijdt in plaats van stroom uit (vooral) fossiele bronnen, stoot een volledig elektrisch voertuig geen CO2 uit. Daarom is het belangrijk om elektrisch rijden aan de duurzame-energievoorziening te koppelen. Zo wordt Nederland minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Elektrische auto's verminderen daarnaast de geluidsoverlast van het verkeer en zorgen voor schonere steden."

Verder staat op de website dat ondernemers bij RVO terecht kunnen voor praktisch advies en dat door RVO op de website informatie over elektrisch rijden bij elkaar is gebracht.

In de rubriek "Nieuws" staat in een bericht van 21 april 2015 onder de kop "TNO: elektrisch rijden tot 70% zuiniger" onder meer: "...zo zorgt een elektrische auto die volledig op groene stroom rijdt voor gemiddeld 70% minder CO2 dan een vergelijkbare auto op benzine. Rijdt men de elektrische auto op grijze stroom, dan is de CO2 uitstoot bij gebruik van de elektrische auto nog altijd 30% minder dan bij gebruik van een conventionele auto..."

### 2. Wat is de conclusie van TNO over de CO2-uitstoot bij elektrisch rijden?

Op 14 juli 2014 brachten TNO en CE Delft een rapport uit over de indirecte en directe CO2-uitstoot van elektrische personenauto's (TNO 2014 R10665).

Eén van de conclusies is, dat over de gehele levenscyclus het gebruik van een volledig elektrische auto resulteert in circa 35% lagere emissies, in vergelijking met een

benzineauto. De relatief hogere emissies bij de productie van de elektrische auto en de batterij worden volledig gecompenseerd tijdens de gebruiksfase van de auto.

Voor semi-elektrische auto's is het aandeel elektrische kilometers van grote invloed op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit aandeel is onder meer afhankelijk van de batterij, de kilometrage en het laadgedrag. Vooral het laadgedrag is een onzekere factor die enorm verschilt tussen bestuurders. Wordt een semi-elektrische auto twee keer per dag geladen, dan kan de CO<sub>2</sub> winst oplopen tot circa 35%. Wordt er weinig opgeladen, dan zorgen de relatief hoge CO<sub>2</sub> emissies tijdens het productieproces zelfs voor iets hogere CO<sub>2</sub> emissies over de hele levenscyclus in vergelijking met een benzineauto (ca. 3%).

In het rapport is een tabel met een vergelijking van vier gemiddelde, veel voorkomende autotypen opgenomen. Volgens de tabel is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een benzineauto 118 g/km, een dieselauto 106 g/km, een plug-in/hybride auto 27 g/km en van een elektrische auto 0 g/km. TNO merkte hierbij op, dat in de CO<sub>2</sub>-emissies bij de productie van volledig elektrische voertuigen de batterij bijna de helft inneemt. Er is echter een grote variatie in cijfers, die wordt veroorzaakt door verschillen in de samenstelling van de elektrodes van de batterijen en het energiegebruik voor de productie. Zo is bij plug-in hybrides met relatief kleine batterijen de CO<sub>2</sub>-emissie relatief hoog, doordat koeltechniek en elektronica een relatief groot aandeel hebben.

### **3. Hoeveel benzine- en dieselauto's rijden er in Nederland?**

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) waren er in Nederland in 2015 circa 7,9 miljoen personenauto's. Daarvan rijden er ongeveer 6,2 miljoen op benzine, 1,3 miljoen op diesel, bijna 190.000 op LPG en zijn er bijna 130.000 (semi-)elektrische auto's. Het aantal bedrijfsvoertuigen bedraagt in 2015 bijna 815.000, waarvan er 770.000 op diesel rijden en ruim 25.000 op benzine.

### **4. Wat is het Compendium voor de Leefomgeving?**

Het Compendium voor de Leefomgeving is een website met cijfers over het milieu, natuur en ruimte. Het is een uitgave van het CBS, het Planbureau voor de Leefomgeving en de Universiteit Wageningen. De bijdragen zijn afkomstig van diverse (semi-) overheidsinstanties.

### **5. Wat is het Energieakkoord?**

In 2013 sloten 40 partijen, waaronder de overheid, een Energieakkoord voor duurzame groei. Zij gaan de komende jaren fors investeren in energiebesparing en hernieuwbare energieopwekking. Daardoor wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub> (broeikasgas) en andere vervuilende stoffen drastisch verminderd.