

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

1836

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de zorgkosten als gevolg van luchtverontreiniging door zware bedrijfswagens (zogenaamde heavy goods vehicles, hierna: HGV's)* (ingezonden 5 maart 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 maart 2013).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Reducing the € 45 billion health cost of air pollution from lorries»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de zorgkosten als gevolg van de luchtverontreiniging door HGV's dienen te worden verlaagd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Emissies van (vracht)verkeer dragen bij aan de gezondheidsschade die wordt veroorzaakt door luchtverontreiniging. Dat is reden om deze emissies structureel aan te pakken. Dat gebeurt door in EU-kader grenzen te stellen aan de uitstoot via de uitlaatgassen. De betrokken «Euro»-eisen zijn in de afgelopen jaren stapsgewijs aangescherpt. Een volgende aanscherping voor vrachtwagens (Euro VI) is per 31 december 2012 van kracht geworden voor nieuwe types vrachtwagens en zal per 31 december 2013 van kracht zijn voor alle nieuw verkochte vrachtwagens.

Vraag 3

Deelt u de mening van de European Environment Agency (EEA) dat de zorgkosten als gevolg van luchtverontreiniging door HGV's, geschat op € 43 tot 46 miljard per jaar, zouden moeten worden opgenomen in de prijzen van goederen? Zo nee, waarom niet?

¹ «Reducing the € 45 billion health cost of air pollution from lorries», 28 februari 2013, via: <http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/reducing-the-20ac-45-billion>.

Antwoord 3

In het milieubeleid geldt als algemeen uitgangspunt dat «de vervuiler betaalt». In aanvulling op de Euro-eisen aan de uitstoot worden vrachtwagens belast voor het gebruik van de weginfrastructuur.

In Nederland geldt specifiek voor zware vrachtoertuigen boven de 12 ton de BZM (Belasting zware motorrijtuigen), beter bekend als «het Eurovignet». Nederland heeft met België, Denemarken, Luxemburg en Zweden een Eurovignetverdrag gesloten en deze landen heffen gezamenlijk het Eurovignet. Het Eurovignet wordt gedifferentieerd op basis van indeling in euroklasse en in het regeerakkoord is hieromtrent afgesproken dat het Eurovignet verder word toegespitst op schonere vrachtwagens. Voor een wijziging van de tariefstructuur is een verdragwijziging nodig. Hierover vindt in de loop van 2013 overleg plaats met de andere verdragslanden.

Het Eurovignet wordt geheven binnen het kader van de Eurovignetrichtlijn. Bij de wijziging van de Eurovignetrichtlijn in 2011 is een begin gemaakt met het internaliseren van een deel van de externe kosten, te weten de schade die ontstaat door luchtverontreiniging en geluidshinder. De Europese Commissie dient uiterlijk op 16 oktober 2015 een rapportage op te stellen over de effecten van deze richtlijn.

Vraag 4

Onderschrijft u de bevindingen van de EEA dat in Nederland de totale zorgkosten van luchtverontreiniging als gevolg van wegtransport € 3,689 miljard bedragen, waarbij € 1,734 miljard euro voor rekening komt van de HGV's? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Bij de berekening is uit gegaan van algemeen geaccepteerde aannames over de ernst, omvang en kosten van gezondheidseffecten door deeltjes- en gasvormige luchtverontreiniging. Deze aannames zijn ook onderbouwd in het door de WHO ondersteunde «Clean Air for Europe»-programma. Er is dan ook geen aanleiding om uit te gaan van misrekeningen. Alhoewel over de monetaire waardering van ziekte en sterfte discussie mogelijk blijft, zijn de cijfers als «benchmark» in Europa breed aanvaard. Wel moet onderscheid gemaakt worden tussen de waardering van verloren levensjaren en «zorgkosten». De genoemde geldbedragen slaan op het geheel van de gezondheidsschade en bestaan voor bijna 75% uit verloren levensjaren en voor ruim 15% uit verloren gezonde levensjaren door chronische bronchitis en andere luchtwegaandoeningen. Circa 9% bestaat uit de kosten van arbeidsverzuim en nog geen 1% uit kosten van medicijnen en ziekenhuisopname (de zorgkosten in engere zin). Met name over de waardering van verloren levensjaren bestaat discussie.

Vraag 5

Bent u bereid om precies uit te zoeken wat de schadelijke effecten zijn van HGV's voor de volksgezondheid in Nederland, in termen van aantal vroegtijdige extra sterftegevallen dan wel het gemiddeld verlies in levensverwachting?

Antwoord 5

Het RIVM berekent jaarlijks het aantal vroegtijdige sterfgevallen ten gevolge van acute blootstelling aan verhoogde luchtverontreiniging en het gemiddelde levensduurverlies ten gevolge van langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging voor de gehele Nederlandse bevolking. Ten gevolge van acute blootstelling overlijden naar schatting jaarlijks ca. 3000 mensen enkele weken tot maanden eerder dan anders het geval zou zijn geweest. De langdurige blootstelling veroorzaakt naar schatting gemiddeld voor de Nederlandse burger een levensduurverlies van ca. 11 maanden. In aansluiting bij de internationale benadering speelt in dergelijke berekeningen van de gezondheidseffecten de blootstelling aan $PM_{2,5}$ een overheersende rol.

Vraag 6

Bent u bereid uit te zoeken welk aandeel HGV's in Nederland hebben in de totale luchtverontreiniging, uitgesplitst naar fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Het aandeel van HGV's aan de gemiddelde concentraties van PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ in Nederland is respectievelijk 2,0%, 2,7% en 16,4%. In de grote agglomeraties is de bijdrage aan de gemiddelde concentratie iets groter (respectievelijk 2,3%, 2,9% en 18,6%).

Vraag 7

Onderschrijft u de bevindingen van de EEA dat in Nederland de zorgkosten van Euroklasse III HGV's gemiddeld 7,1 eurocent per km zijn en in Amsterdam zelfs gemiddeld 8,1 cent per km, terwijl de zorgkosten van Euroklasse IV HGV's gemiddeld respectievelijk 4,4 en 4,9 cent per km zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Bij de EEA berekeningen is uitgegaan van internationaal algemeen geaccepteerde aannames. Zie ook antwoord 4.

Vraag 8

Hoeveel HGV's van Euroklasse III en lager zijn er nog in het wagenpark in Nederland?

Antwoord 8

De HGV's van Euroklasse III en lager maken ca. 52% uit van het Nederlandse vrachtwagenpark.

Vraag 9

Welke stappen bent u bereid te nemen om het wagenpark van logistieke bedrijven zodanig te vernieuwen dat zij geen gebruik meer maken van HGV's van Euroklasse III en lager, maar enkel nog van Euroklasse VI, V en VI?

Antwoord 9

In de afgelopen jaren zijn door de rijksoverheid al veel maatregelen genomen om het wagenpark schoner te maken. Voor vrachtwagens en bussen is veel subsidiegeld gestopt in het voorzien van bestaande voertuigen van emissieverminderende voorzieningen (roetfilters) en de stimulering van de aanschaf van de schoonste vrachtwagens (Euro V, EEV).

Medio 2012 is het subsidieprogramma voor de stimulering van nieuwe Euro VI-voertuigen gestart; hiervoor is € 40 mln. gereserveerd. Vanaf 31 december 2013 mogen Euro V-voertuigen niet meer geleverd worden. Verder is Nederland één van de deelnemers in het Eurovignet (zie ook het antwoord op vraag 3). Daarnaast hebben decentrale overheden verschillende maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Eén van de belangrijkste voorbeelden hiervan is de milieuzone voor vrachtverkeer in binnensteden en op de Maasvlakte. De toegangseisen op de Maasvlakte verschillen van die van milieuzones in binnensteden. Op de Maasvlakte geldt vanaf 1 januari 2014 dat alle vrachtauto's met dieselmotor die nieuw op kenteken zijn gezet vanaf 1 januari 2013 over een Euro VI motor moeten beschikken. Vrachtauto's die vóór 1 januari 2013 nieuw op kenteken zijn gezet mogen niet ouder zijn dan zeven jaar. In binnensteden hebben diesel vrachtauto's met Euro IV motor of hoger en met Euro III motor met gecertificeerd roetfilter die jonger zijn dan acht jaar toegang tot de milieuzone. Per 1 juli 2013 wordt deze eis aangescherpt naar alleen euro IV vrachtauto's of hoger.

Ook bij aanbestedingen door overheden en contracten met leveranciers kunnen eisen worden gesteld aan het gebruikte wagenpark.

Vraag 10

Deelt u de mening dat, gezien de toenemende kennis over de schadelijke effecten van luchtverontreiniging voor de volksgezondheid, er binnen Europa strengere wetgeving nodig is?² Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier gaat u zich daar voor inzetten en welke concrete maatregelen stelt u voor?

² «Environment: Newly found health effects of air pollution call for stronger EU air policies», 31 januari 2013, via http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-72_en.htm.

Antwoord 10

De Europese Commissie werkt momenteel aan de herziening van het EU-beleid en de EU-regelgeving met betrekking tot luchtverontreiniging en luchtkwaliteit. Eind 2013 hoopt de Commissie nieuwe voorstellen te presenteren. Nederland draagt hieraan bij middels WHO-bijeenkomsten ter evaluatie van de huidige kennis over gezondheidseffecten en via expertbijeenkomsten van de Europese Commissie. Het kabinet zet zich in voor verdere reductie van emissies en van blootstelling aan luchtverontreiniging. De wijze waarop en via welke maatregelen zal in belangrijke mate samenhangen met nieuwe Europese afspraken over het EU-bronbeleid. Het is belangrijk dat de daarin nagestreefde ambitie een Europees gedeelde ambitie zal zijn, omdat anders het gelijke Europese speelveld ontbreekt en de Nederlandse concurrentiepositie wordt aangetast.