

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

1650

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *vervuilende dieselauto's* (ingezonden 22 januari 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 februari 2021).

Vraag 1

Heeft u onderzoek laten doen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van uw besluit om de regels rond de emissie-eisen van vervuilde dieselauto's uit te hollen?

Antwoord 1

Voor het inschatten van het effect van aanpassing van de norm is een nadere analyse uitgevoerd van de resultaten van in het buitenland uitgevoerde veldtesten. In het bijzonder is daarbij gekeken naar het grootschalige meetonderzoek dat in 2019 door de Belgische organisatie GOCA¹ is uitgevoerd.

Vraag 2

Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit van het met 400% verslappen van de deeltjesnorm?

Antwoord 2

Het verplichtstellen van de nieuwe APK-test leidt tot een structureel, lange termijn milieueffect van 121 duizend kg fijnstofreductie. Deze inschatting is 9 duizend kg (7%) lager dan de eerder gemaakte inschatting van 130 duizend kg fijnstofreductie voor de strengere afkeurnorm voor auto's vanaf 2015. Het verschil tussen beide inschattingen is naar verhouding klein omdat door aanpassing van de norm alleen auto's met een klein roetfilterdefect afvallen voor het milieueffect.

¹ PN study. Presentation for the VERT Forum Conference on 14th of March 2019, Dübendorf. Buekenhoudt, De Meyer & Chavatte (2019)

Vraag 3

Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit van langer uitstel gunnen aan voertuigen waarvan de uitstoot hoger is dan de wettelijke norm en het later invoeren van de apk-regels hiervoor?

Antwoord 3

Door verruiming van de overgangsregeling wordt aan meer auto's uitstel geboden om aan de nieuwe APK-test te voldoen. Als gevolg hiervan ligt het milieueffect van de nieuwe APK-test tijdelijk lager. Het uiteindelijke milieueffect blijft gelijk. Het tijdelijke lagere effect als gevolg van de overgangsregeling wordt voor een deel gecompenseerd door het milieueffect van de MRB-toeslag voor dieselauto's met een afgemeld roetfilter. Het half jaar uitstel van de invoering betekent dat het milieueffect een half jaar later in werking treedt.

Vraag 4 en 6

Kunt u aangeven wat de gevolgen van deze maatregelen zijn voor de volksgezondheid? Heeft u onderzocht tot hoeveel extra ziekenhuisopnames en voortijdige sterfte dit gaat leiden, cumulatief voor de gehele periode dat deze voertuigen de lucht vervuilen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, was dit van belang voor dit besluit?

Wat zijn de maatschappelijke kosten van de extra vervuiling die door dit besluit wordt gegenereerd?

Antwoord 4 en 6

Met een structureel milieueffect van 121 duizend kg vermindering van de fijnstofuitstoot door verkeer bedragen de maatschappelijke baten van invoering van de nieuwe APK-test € 20,6 mln. Bij maatschappelijke baten door schonere lucht² gaat het met name om vermeden kosten voor gezondheidszorg. Als gevolg van de meer soepele norm voor auto's vanaf 2015 zijn deze baten € 1,5 mln. lager (7%) dan met de scherpere norm.

Het effect van de nieuwe APK-test voor de volksgezondheid wordt meegenomen in de tweejaarlijkse doorrekening van de gezondheidsindicator, die in het kader van het Schone Lucht Akkoord door het RIVM zal worden gedaan. Met deze doorrekening worden de gezondheidseffecten (vroegtijdige sterfte en gemiddelde levensduurverkorting) van het totale pakket aan maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord in beeld gebracht.

Vraag 5

Is de tragere en minder effectieve invoering van de apk-regels voor te vuile diesels in lijn met de EU-regels hiervoor?

Antwoord 5

Met de invoering per 1 juli 2022 van de nieuwe APK-test handelt Nederland in lijn met de EU-regels. De EU-regels staan toe dat een Europese APK-punt volgens een betere testmethode wordt gecontroleerd. De roetdeeltjesmeting is een veel effectievere controlemethode voor de uitlaatgassen van dieselauto's dan de Europees aanbevolen roetmeting en uitlezing van het On-Board Diagnose (OBD) Systeem. Op Europees niveau wordt een deeltjestest voor controle van roetfilters vermoedelijk pas rond 2028 verplicht gesteld. Duitsland en België zijn nu ook al bezig met de invoering van deze nieuwe test.

Vraag 7

Heeft u andere partijen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) geconsulteerd, voordat u dit besluit nam? Heeft u advies van de Gezondheidsraad of kennisinstituten ingewonnen?

² Volgens het Handboek Milieuprijzen 2017 van CE Delft bedragen de externe kosten van fijnstof € 536 per kg voor verkeer in sterk verstedelijkt gebied en € 129 per kg voor verkeer in landelijk gebied. Uitgaande van 10% sterk verstedelijkt verkeer en 90% landelijk verkeer is het gewogen gemiddeld voor de externe kosten van fijnstof door verkeer € 170 per kg.

Antwoord 7

In het Schone Lucht Akkoord is afgesproken dat de rijksoverheid voor dieselauto's een nieuwe APK-roetfiltertest op basis van het aantal roetdeeltjes invoert. Met mijn besluit om de nieuwe APK-test op een aangepaste wijze in te voeren kom ik deze afspraak na en voer ik ook het verzoek van de Kamer uit om de test meer te focussen op (effecten vergelijkbaar met) verwijderde roetfilters. Met de invoering van de nieuwe test geef ik tevens invulling aan het advies van de Gezondheidsraad van 23 januari 2018³ om prioriteit te geven aan het terugdringen van de fijnstofuitstoot door het wegverkeer, vooral afkomstig van dieselloertuigen.

Vraag 8

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het AO Leefomgeving van 11 februari 2021?

Antwoord 8

Ja.

³ Gezondheidswinst door schonere lucht | Advies | Gezondheidsraad