

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

## 1641

Vragen van het lid **Vendrik** (GroenLinks) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het CE-rapport «Are trucks taking their toll?»* (Ingezonden 14 januari 2009)

1 Kent u het rapport «Are trucks taking their toll?» dat onderzoeksbureau CE heeft gemaakt in opdracht van Transport and Environment?<sup>1</sup>

2 Klopt de conclusie uit het rapport dat 23% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot op de Europese wegen afkomstig is van vrachtverkeer en nog eens 8% afkomstig is van bestelwagens?

3 Klopt de conclusie uit het rapport dat er de afgelopen 15 jaar geen significante verbetering is opgetreden in de brandstof-efficiency van het wegverkeer? Wat is uw reactie op die conclusie?

4 Deelt u de conclusie uit het rapport dat heffingen op vrachtovervoer een stimulans zijn om vrachtwagens optimaal gevuld te krijgen? Zo nee, waarom niet?

5 Klopt de voorspelling uit het rapport dat de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik van het wegtransport in Europa tussen 2005 en 2030 zo'n 55% zullen toenemen bij

staand beleid? Zo nee, waar leidt u dat uit af?

6 Welke conclusies verbindt u aan de stelling uit het onderzoeksrapport dat de Europese doelstellingen voor de reductie voor de uitstoot van CO<sub>2</sub> door transport ondermijnd worden? Welke mogelijkheden ziet u om deze doelstellingen ook voor het wegtransport te halen?

7 Is het rapport voor u reden uw standpunt ten aanzien van het meenemen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> in de Eurovignetrichtlijn te herzien? Zo nee, waarom niet?

8 Kunt u deze vragen beantwoorden vóór de Kamerbehandeling van het rapport «Een prijs voor elke reis» van de planbureaus?

<sup>1</sup> <http://www.transportenvironment.org/News/2009/1/Study-reveals-truth-about-trucks/>

### Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 23 februari 2009)

1 Ja.

2 Het aandeel vrachtverkeer in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegverkeer verschilt per land. Voor Nederland

komt op dit moment 19% voor rekening van vrachtwagens en 15% voor rekening van bestelwagens (Bron: TNO Rapport «Technologisch CO<sub>2</sub>-reductie potentieel voor transport in 2040»; september 2008).

3 Ik ben het niet eens met de conclusie van het rapport dat er de laatste 15 jaar geen verbetering in de brandstofefficiency van het wegvervoer is geweest. Dankzij een groot aantal efficiencyverbeteringen aan het voertuig (o.a. motor, transmissie, aerodynamica, banden) en brandstof zijn vrachtauto's per tonkilometer de laatste decennia wel degelijk zuiniger geworden. Metingen van TNO wijzen bijvoorbeeld uit dat een Euro V vrachtauto (2008) ten opzichte van een Euro III vrachtauto (2000) een verbeterd motorrendement van 2 à 4% heeft. Verbetering van het rendement van o.a. transmissie en banden levert een vergelijkbare bijdrage. Feit is wel dat er de afgelopen jaren sprake is geweest van een groei in absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot door het vrachtverkeer als gevolg van het sterk stijgende vervoersvolume.

4 Ik deel die conclusie maar ten dele. Transportondernemers ondervinden bedrijfseconomisch al belangrijke prikkels om hun logistiek proces zo efficiënt mogelijk in te richten. Logischerwijs kan men verwachten

dat aanvullende prijsprikkels dit effect versterken.

Tegelijkertijd is het voor een vervoerder niet in alle gevallen mogelijk een retourvracht te vinden. Ook het type vrachtwagen speelt daarbij een rol: een kieper kan nu eenmaal geen pakjes meenemen als retourvracht. Ook is door de congestie op de wegen en onbetrouwbare reistijden die daar het gevolg van zijn, het niet altijd mogelijk om een beladen retourrit te organiseren. Ook de venstertijden en voertuigeisen die door gemeenten zijn ingesteld hebben invloed op de transportefficiency. Overigens wordt in EU-verband gesproken om de mogelijkheden voor internationale retourladingen uit te breiden door het verruimen van de mogelijkheden voor cabotage. Ik ben hier groot voorstander van en span mij daarom in Europees verband ervoor in die verruiming te bereiken.

5

Dergelijke cijfers verschillen per land en zijn bovendien in forse mate afhankelijk van de veronderstelde economische scenario's. Voor Nederland wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met een trendgroei in CO<sub>2</sub>-uitstoot door het vrachtvervoer over de weg van 17 tot 55% tussen 2002 en 2020, afhankelijk van het economisch groeiscenario (Bron: «Welvaart en Leefomgeving»; CPB, MNP, RPB; 2004).

6

Het zuiniger worden van vrachtauto's wordt momenteel nog overvleugeld door de groei in transportvolume. Daardoor stijgt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegvervoer nog steeds. Als we niets doen zal het aandeel van het wegvervoer in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer in Nederland verder toenemen, van 19% nu naar 23% in 2040 (Bron: TNO Rapport «Technologisch CO<sub>2</sub>-reductie potentieel voor transport in 2040»; september 2008).

Daarom is het van groot belang om verder te blijven werken, samen met de sector, aan terugdringing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het vrachtvervoer. Enerzijds, zijn we nu in afwachting van voorstellen van de Europese Commissie (zie ook antwoord 7) en anderzijds zetten we bijvoorbeeld in op technologische innovaties en op verbetering van ketenefficiency. Ik ben daarover allerminst pessimistisch. TNO heeft recent op

mijn verzoek laten zien dat alleen al technologische innovaties bij vrachtauto's voor 2040 tot een absolute reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vrachtvervoer over de weg kunnen leiden, zelfs ondanks de nog verwachte sterke groei van het transportvolume. Dit TNO rapport is uw Kamer eerder in het kader van de Mobiliteitsaanpak toegestuurd (Bron: TNO Rapport «Technologisch CO<sub>2</sub>-reductie potentieel voor transport in 2040»; september 2008).

7

De Europese Commissie kiest er op dit moment voor de kosten van CO<sub>2</sub>-uitstoot buiten de reikwijdte van dit voorstel te houden. Daarmee kiest de Commissie er ook voor het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet te koppelen aan het gebruik van de infrastructuur, want de Commissie ziet meer in het koppelen aan het gebruik van brandstof. De Europese Commissie heeft aangekondigd te komen met een voorstel waarin een link gelegd wordt tussen de brandstofaccijns en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Verder is hierbij van belang dat voor vrachtwagens – in tegenstelling tot personenauto's – geen CO<sub>2</sub>-vastlegging per kilometer via geharmoniseerde testprocedures bestaat.

Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Transportraad van 2 december 2008, heb ik tijdens de Transportraad op 9 december 2008 het belang onderstreept van het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door alle transportmodaliteiten, waaronder het wegvervoer. Ik heb aangegeven te kunnen aanvaarden dat dit niet via dit voorstel zou gaan, omdat daar de noodzakelijke classificatie voor ontbreekt. Ik heb daarbij de Commissie verzocht spoedig met nadere voorstellen te komen om CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen het wegvervoer terug te dringen. Verder heb ik de Commissie gevraagd om – samen met de fabrikanten – te onderzoeken op welke wijze een CO<sub>2</sub>-vastlegging per kilometer voor vrachtwagens zou kunnen worden vormgegeven.

8

Ja.