

Milieu-eisen kostten verkeer bijna 800 miljoen euro

Stil op straat?

De kosten ter bestrijding van milieuverontreiniging door het verkeer bedroegen in 1999 790 miljoen euro. Eigenaren en gebruikers van vervoermiddelen brachten hiervan 685 miljoen euro op, de overheid 105 miljoen euro. Beperking van de luchtverontreiniging kostte 488 miljoen euro, beperking van de geluidshinder kostte 160 miljoen euro.

De netto milieulasten van eigenaren en gebruikers van vervoermiddelen waren in 1999 676 miljoen euro. De netto milieulasten worden berekend door de milieukosten van het verkeer te verhogen met de betaalde heffingen en te verminderen met de ontvangen subsidies. Huishoudens namen 48 procent van dit bedrag voor hun rekening, bedrijven 52 procent.

Katalysator

Het wegverkeer draagt in belangrijke mate bij aan de milieuverontreiniging, door luchtverontreiniging en geluidshinder. De aanpassingen van personenauto's ter bestrijding van de luchtverontreiniging bestaan met name uit de inbouw van de geregelde katalysator in benzineauto's, de aanpassing van de LPG-installatie, inbouw van een koolstoffilter in de benzinetank en aanpassingen van de dieselmotor en inbouw van een oxidatiekatalysator in dieselauto's. Alle nieuwe benzinepersonenauto's zijn sinds 1 januari 1993 uitgerust met een geregelde katalysator. De aanwezige techniek zorgt voor een voortdurende regeling van het brandstofmengsel zodat de effectiviteit van de uitlaatgasreiniging maximaal is. De meerkosten voor de toepassing van deze katalysator zijn in 1999 227 euro per auto. Om te voorkomen dat de emissieprestatie van een personenauto met een geregelde katalysator na inbouw van een LPG-installatie verslechtert, was aanpassing van de LPG-installatie noodzakelijk. De meerkosten van deze aanpassing zijn vastgesteld op 227 euro. Door daling van het aantal nieuw ingebouwde LPG-installaties namen de milieu-

investeringen hierin af van 11,1 miljoen euro in 1995 tot 5,5 miljoen euro in 1999.

Wetgeving

De overheid probeert met wettelijke bepalingen, het verlenen van subsidies en door eigen activiteiten de milieuverontreiniging door het verkeer te verminderen. Veel van deze bepalingen vloeien voort uit Europese wetgeving. De katalysator in personenauto's en het gebruik van loodvrije benzine zijn bekende voorbeelden. Andere maatregelen zijn het plaatsen van geluidsschermen langs wegen en het tegengaan of saneren van bodemverontreiniging bij tankstations. Verdampingsemissie-eisen hebben ervoor gezorgd dat vanaf 1993 in het brandstofsysteem van een nieuwe benzinepersonenauto een koolstoffilter is ingebouwd. De milieu-investeringen als gevolg van de inbouw van dit filter in nieuwe voertuigen bedragen jaarlijks circa 10,7 miljoen euro.

Alle nieuwe dieselauto's zijn inmiddels voorzien van uitlaatgasrecirculatie en een oxidatiekatalysator. De totale gemiddelde meerkosten in 1999 worden geschat op 227 euro per auto. De milieu-investeringen in dieselauto's zijn door de hogere meerkosten en de hogere verkopen van nieuwe dieselauto's gestegen van 8,4 miljoen euro in 1995 tot 17,4 miljoen euro in 1999.

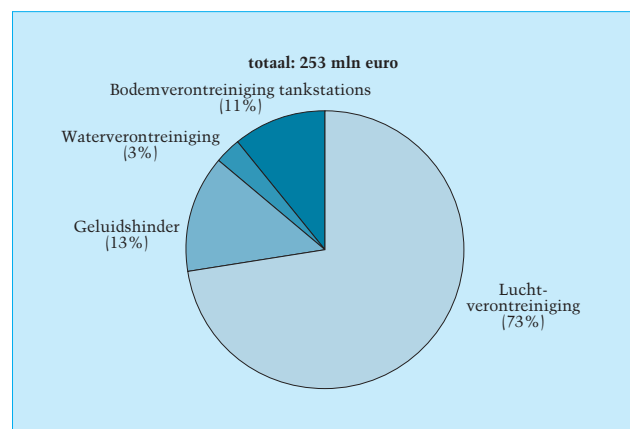
EURO-normen

Vanaf 1 oktober 1993 gelden voor lichte bedrijfsvoertuigen dezelfde emissienormen als voor personenauto's. De noodzake-

Milieukosten van het verkeer

Tot de milieukosten van het verkeer worden alle kosten gerekend van maatregelen ter bestrijding van milieuverontreiniging. Kosten die uit de milieuverontreiniging voortvloeien, zoals schade aan gebouwen en gewassen, vallen hier niet onder. Ook wordt geen uitspraak gedaan over de omvang van de milieuverontreiniging of over de mate waarin deze is veranderd door de getroffen maatregelen of door de veranderde omvang van het verkeer. Algemene maatregelen die het gebruik van vervoermiddelen beïnvloeden zoals de prijsstelling van brandstoffen of van het openbaar vervoer blijven eveneens buiten beschouwing.

Milieu-investeringen naar bestemming



lijke technische aanpassingen zijn vergelijkbaar. Vanaf 1 oktober 1995 gelden nieuwe normen voor zware bedrijfsvoertuigen waarbij vooral de eisen aan de uitstoot van stikstofoxiden en (roet)deeltjes verscherpt zijn. Om aan deze zogenoemde EURO 2-normen te kunnen voldoen was een vergaande verbetering van het verbrandingsproces noodzakelijk. Dergelijke aanpassingen vormen een geïntegreerd onderdeel van de motor en de overige aanwezige techniek. De meerkosten berusten daardoor slechts op globale ramingen. Vanaf 1 oktober 2000 zijn de emissienormen verder aangescherpt (EURO 3).

De huidige geluidsnormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen hebben niet geleid tot aanpassingen aan de voertuigen. Deze voertuigen voldeden al ruimschoots aan de gestelde normen aangezien ze de laatste jaren veel stiller uit oogpunt van comfort zijn geworden. Motorinkapseling en uitlaatdemping waren alleen noodzakelijk voor de zware bedrijfsvoertuigen en de zwaardere typen bestelwagen.

Tankstations

Bodemverontreiniging door het wegverkeer ontstaat vooral bij tankstations en langs (snel)wegen. Om de verontreiniging bij tankstations te beperken was door de overheid en het bedrijfsleven voor de jaren negentig van de vorige eeuw een convenant opgesteld. Het convenant voorzag in de aanleg van vloeistofdichte bestratingen, het aanbrengen van overvulbeveiligingen bij opslagtanks en onderzoek naar en sanering van bestaande bodemverontreiniging.

De uitvoering is niet erg voortvarend verlopen. Medio 1999 bleek dat nog 1 200 tankstations niet aan de eisen voldeden. Als gevolg van de milieueisen in het convenant heeft een groot aantal tankstations inmiddels de bedrijfsactiviteiten beëindigd. Het aantal tankstations is hierdoor gedaald van ongeveer zesduizend tot vierduizend.

Cor van Bruggen

Milieukosten van het verkeer

