

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

1576

Vragen van het lid **Bontenbal** (CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Klimaat en Energie over *de inzet van dieselaggregaten* (ingezonden 25 januari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Klimaat en Energie (ontvangen 16 februari 2023).

Vraag 1

Hoeveel dieselaggregaten worden momenteel in Nederland ingezet en in welke sectoren en voor welke toepassingen worden deze het meest gebruikt?

Antwoord 1

Volgens de emissiemodellering¹ zijn er naar schatting ca. 11.000 dieselaggregaten. Deze dieselaggregaten worden voor het grootste deel (ca.75%) ingezet in de bouwsector. De overige worden ingezet in de sector «handel, diensten en overheidssector» en de sector «industrie». De dieselaggregaten worden ingezet voor tijdelijke stroomvoorziening voor bijvoorbeeld elektrische torenkranen en lichtmasten op de bouwplaats of voor evenementen.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat de impact van deze dieselaggregaten is op de luchtkwaliteit en op de uitstoot van CO₂?

Antwoord 2

De uitstoot van dieselaggregaten bedroeg in 2021 in totaal 2,1 kton stikstofoxiden, 0,13 kton fijnstof en 0,235 Mton CO₂². De totale uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) op Nederlands grondgebied bedroeg in 2021 313,3 kton en van fijnstof (PM_{2,5}) 15,9 kton³. Ten opzichte van deze totale Nederlandse uitstoot is de impact van dieselaggregaten op de grootschalige achtergrondconcentratie van luchtvervuilende stoffen dus beperkt (minder dan 1%). Ook de uitstoot van CO₂ is naar verhouding beperkt. Lokaal kunnen dieselaggregaten echter wel significante impact hebben op de concentraties van luchtverontreinigende stoffen op leefniveau. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de

¹ TNO rapport R 11 086, 2021

² Volgens opgave TNO, zoals berekend met het EMMA-model voor de emissieregistratie

³ Luchtverontreinigende emissies | Emissieregistratie

situatie dat, zoals vermeld in de RIVM-bron⁴ die wordt aangehaald in de vragen, een dieselaggregaat wekenlang vlak bij de gevel van woningen wordt opgesteld vanwege (ver)bouwwerkzaamheden. De lokale impact op leefniveau hangt dan onder meer af van de emissie-kenmerken van de bron, de duur van de uitstoot en de afstand tot de bron.

Vraag 3

Is het juist dat gemeenten bijvoorbeeld bij de aanbesteding van bouwprojecten en in de vergunningverlening voor evenementen eisen kunnen stellen aan de uitstoot van aggregaten⁵? In hoeverre maken gemeenten daar ook daadwerkelijk gebruik van? Kunt u dit in beeld brengen?

Antwoord 3

Het is juist dat bij openbare aanbestedingen en evenementen eisen kunnen worden gesteld aan dieselaggregaten. Bij openbare aanbestedingen gaat het dan om het stellen van eisen voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). Voor uitbestedingen met mobiele machines zijn specifieke MVI-criteria opgesteld met emissie-eisen waaraan moet worden voldaan⁶. Bij vergunningverlening voor evenementen kunnen gemeenten eisen stellen aan de stroomopwekking met aggregaten, al betreft dit veelal de geluidproductie en lektheid van de brandstofopslag. Gemeenten maken niet veel gebruik van deze mogelijkheden om de inzet schone en emissievrije aggregaten te vereisen. Dieselaggregaten worden nog altijd op grote schaal toegepast.

Vraag 4

Welke andere mogelijkheden hebben gemeenten (en andere overheden) om het gebruik van alternatieven voor dieselaggregaten te bevorderen of voor te schrijven?

Antwoord 4

Een andere mogelijkheid voor gemeenten om het gebruik van dieselaggregaten tegen te gaan, is het invoeren van een milieuzone voor mobiele werktuigen. In het Schone Lucht Akkoord is afgesproken om onderzoek te doen naar milieuzones voor mobiele werktuigen die worden ingezet, onder andere voor de logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken. Om te voorkomen dat vervuilende dieselaggregaten nodig zijn, hebben gemeenten verder de mogelijkheid om een goede stroomvoorziening te realiseren op locaties waar regelmatig evenementen worden gehouden. Met een goede stroomvoorziening hoeven geen vervuilende dieselaggregaten te worden toegepast. Bij de inzet van dieselaggregaten in de nabijheid van Natura 2000 moet door het bevoegd gezag, veelal de provincie, een natuurvergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) worden afgegeven, als er een risico is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied worden aangetast. Met de bevoegdheid om natuurvergunningen af te geven, hebben provincies een belangrijk middel in handen om de inzet van schone en emissieloze aggregaten te stimuleren.

Vraag 5

Klopt het dat de Europese normen voor dieselaggregaten achterlopen in vergelijking met normering voor het wegverkeer? Welke stappen worden er gezet om daar verandering in te brengen?

Antwoord 5

Wat betreft de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof klopt het voor kleinere en zeer grote dieselaggregaten dat de normering achterloopt bij het wegverkeer. Voor middelgrote en zwaardere dieselaggregaten klopt dit echter niet.

⁴ Bedrijfsmatige bronnen van luchtverontreiniging | RIVM

⁵ Website RIVM (<https://www.rivm.nl/ggd-richtlijn-medische-milieukunde-luchtkwaliteit-en-gezondheid/andere-bronnen-van-luchtverontreiniging/bedrijfsmatige-bronnen-luchtverontreiniging>)

⁶ Zoeken en toevoegen – MVI-criteriatool (mvicriteria.nl)

De meest recente emissie-eisen voor dieselaggregaten zijn de zogeheten Stage V normen voor mobiele machines⁷. Deze eisen zijn afhankelijk van het vermogen van de motor. Voor middelgrote en zwaardere motoren (vermogen tussen 56 – 560 kW) zijn de Stage V normen gelijkwaardig aan de huidige Euro-VI normen voor vrachtwagen. De testprocedures en controles zijn voor deze Stage V motoren echter wel minder veeleisend dan voor vrachtwagens. Voor kleinere aggregaten (vermogen lager dan 56 kW) en de meest zware aggregaten (vermogen hoger dan 560 kW) gelden minder strenge eisen. In het bijzonder voor de meest kleine dieselaggregaten (vermogen kleiner dan 19 kW) gelden zeer ruime eisen.

Er zijn geen Europese normen voor de CO₂-uitstoot van mobiele werktuigen. Wat betreft normering van de CO₂-uitstoot loopt deze dus voor alle motorgrootten achter bij het wegverkeer.

Met het oog op aanscherping van de normen heeft TNO de afgelopen jaren in opdracht van het Ministerie van IenW meetonderzoek uitgevoerd naar de praktijkuitstoot van mobiele machines. Dit onderzoek, dat aan uw Kamer is toegestuurd⁸, laat zien dat de kleinere en de meest grote Stage V motoren nog sterk vervuilend zijn. De Europese Commissie heeft de bevoegdheid om met een voorstel voor aanscherping van de emissie-eisen voor mobiele machine te komen. Eerst wil de Commissie echter de nieuwe Euro-7 eisen voor vrachtwagens afhandelen. Nederland heeft aanscherping van emissie-eisen voor mobiele machines in januari 2023 in Genève op de agenda gezet van de UNECE. Daarnaast heeft Nederland in EU-verband de urgentie aangekaart om Europese CO₂-normen voor mobiele machines te ontwikkelen.

Vraag 6

Bent u bekend met het feit dat er goede alternatieven zijn voor dieselaggregaten (zoals batterijen, brandstofcellen en generatoren die op duurzame brandstoffen draaien) die veel minder of geen uitstoot hebben en ook kunnen zorgen voor verduurzaming van de energievoorziening? In hoeverre en op welke wijze worden deze alternatieven in het overheidsbeleid bevorderd?

Antwoord 6

Ik ben bekend met deze alternatieven met veel minder of geen uitstoot. Een prima aanpak om de uitstoot terug te dringen is echter ook om voor de stroomvoorziening op bouwplaatsen en bij festivals geen gebruik te maken van aggregaten maar van het elektriciteitsnet. In de bouw worden alternatieven voor vuile dieselaggregaten bevorderd door middel van de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)⁹. Deze regeling is beschikbaar om uitstootvrije alternatieven voor aggregaten aan te schaffen. De regeling voorziet tevens in het naderhand uitrusten van bestaande dieselaggregaten met een speciale katalysator om de uitstoot van stikstofoxiden terug te dringen. Voorwaarde hiervoor is dat het aggregaat is uitgerust met een roetfilter. Daarnaast worden door de regeling innovatieve ideeën ondersteund voor uitstootvrije bouwmachines en voor verbetering van de benodigde laainfrastructuur op bouwplaatsen.

Vraag 7

Bent u bereid om een strategie te ontwikkelen voor het vervangen van dieselaggregaten door schonere alternatieven met daarin een combinatie van normerende en stimulerende maatregelen?

Antwoord 7

Het grootste deel van de dieselaggregaten (ca. 75%) wordt ingezet voor de bouw. Voor verduurzaming van deze aggregaten werk ik samen met de bouwsector, medeoverheden en kennisinstellingen aan één gezamenlijk gedragen routekaart voor de inzet van schone en emissieloze bouwwerktuigen. Stationaire werktuigen zoals dieselaggregaten en pompen maken onderdeel uit van deze routekaart. In de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) wordt beschreven hoe de doelstellingen op het gebied van natuur (stikstof), klimaat (CO₂) en gezondheid (fijnstof en stikstof) kunnen

⁷ Verordening (EU) 2016/162

⁸ Vergaderjaar 2020–2021, 31 209 Schoon en zuinig, Nr. 227

⁹ Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) (rvo.nl)

worden gehaald door steeds slimmer en meer schoon en emissieloos bouwmaterieel in te zetten. In een bijbehorend Convenant maken de rijksoverheid, sectorpartijen en medeoverheden afspraken over de uitvoering van de maatregelen uit de routekaart. Zodra de routekaart SEB definitief is en het convenant ondertekend, zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 8

Bent u daarnaast ook bereid om met alle netbeheerders af te spreken dat zij binnen drie jaar geen dieselaggregaten meer gebruiken op bouwlocaties en andere plekken waar zij actief zijn?

Antwoord 8

Zoals aangeven in het antwoord op de vorige vraag worden in het convenant afspraken gemaakt met de bouwsector en met medeoverheden. Netbeheerders zijn niet verantwoordelijk voor de inzet van dieselaggregaten op bouwlocaties. Wel moeten zij voor de netcapaciteit zorgen als geen gebruik wordt gemaakt van aggregaten. In de routekaart SEB wordt voor de afspraken over de inzet van emissieloze aggregaten gekeken naar een termijn van ca. 5 jaar met aanvullend voor vergunningen een overgangsregeling voor nieuw stage V materieel van nog eens ca. 5 jaar (in totaal dus ca. 10 jaar). Een termijn van 3 jaar is te kort om in de bouw alle dieselaggregaten door emissievrije toepassingen en netwerkaansluitingen te vervangen.