

Vergaderjaar 2012–2013

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**Nr. 154**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2012

### **Inleiding**

Bijgaand bied ik u de derde rapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) aan<sup>1</sup>. De monitoring dient er toe de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling in de luchtkwaliteit en de uitvoering van projecten en maatregelen. Bij de monitoring zijn drie overheidsniveaus betrokken: rijk, provincies en gemeenten.

Het NSL dient twee doelen: het beschermen van de volksgezondheid en het bieden van ruimte aan de uitvoering van ruimtelijke projecten. Die doelen worden bereikt door uitvoering van een maatregelenpakket dat in het NSL is opgenomen.

Voorop staat dat tijdig aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit voldaan moet worden, enerzijds omdat daartoe een Europees rechtelijke verplichting geldt<sup>2</sup>, anderzijds omdat een goede luchtkwaliteit van groot belang is voor de menselijke gezondheid. Luchtverontreiniging heeft effecten op de luchtwegen, zoals astma en chronische bronchitis.

Onderzoek toont ook negatieve effecten op het hart- en vaatsysteem aan<sup>3</sup>. Door aan de grenswaarden te voldoen wordt in belangrijke mate bijgedragen aan het wegnemen van gezondheidsrisico's door verontreinigde lucht.

Voor het grootste deel van het land is de luchtkwaliteit sterk verbeterd in de afgelopen jaren. Dat komt de gezondheid van de bevolking ten goede.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Ingevolge Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa moet de luchtkwaliteit in Nederland voor PM<sub>10</sub> uiterlijk op 11 juni 2011 en voor NO<sub>2</sub> uiterlijk op 1 januari 2015 in overeenstemming zijn met de Europese grenswaarden.

<sup>3</sup> WHO (2006), «Air quality guidelines. Global update 2005. Particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide», WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.

De problematiek die nog resteert blijkt met name in de gebieden met veel intensieve veehouderij (fijn stof) en de grote steden (NO<sub>2</sub>) behoorlijk hardnekkig als gevolg van hoge achtergrondconcentraties en lokale uitstoot.

### **Resultaten monitoring**

Berekeningen in de monitoringsronde 2012 laten zien dat de gemiddelde concentratie stikstofdioxide en fijn stof waaraan de bevolking wordt blootgesteld, daalt tussen 2011 en 2015. Het NSL draagt dus bij aan het beperken van gezondheidsschade als gevolg van luchtverontreiniging. Wel laten de berekeningen nog een beperkt aantal overschrijdingen van grenswaarden 2011 en 2015 zien.

Stikstof dioxide (NO<sub>2</sub>) berekeningen laten voor 2015 overschrijdingen zien langs circa 11 km weg. In de vorige monitoringsronde was dit nog 14 km weg. Het gaat vooral om binnenstedelijke locaties in de Randstad met veel verkeer.

Fijn stof (PM<sub>10</sub>): berekeningen laten voor 2011 overschrijdingen zien langs 22 km weg, voornamelijk gemeentelijke wegen. Het gaat om gebieden waar lokale bronnen, vooral veehouderij en industrie, samenvallen met een hoge achtergrondconcentratie. In 2010 waren nog overschrijdingen langs 12 km weg berekend. De stijging ten opzichte van 2010 wordt veroorzaakt door wijziging van de zeezoutaftrek<sup>4</sup> en de hogere achtergrondconcentraties in 2011 ten opzichte van voorgaande jaren.

Overigens gaat het hier om een naar verhouding geringe restproblematiek: het totale Nederlandse wegennet bedraagt 136.135 kilometer (5050 km rijkswegen, 7848 km provinciale wegen en 123.237 km gemeentelijke en waterschapswegen).

### **Risico toename overschrijdingen.**

Evenals eerdere jaren signaleert het RIVM dat de berekende concentraties op veel locaties net onder de grenswaarde liggen. Het aantal overschrijdingen van PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> is sterk afhankelijk van generieke gegevens (ontwikkeling achtergrondconcentraties). Volgens inschattingen van het RIVM is de kans reëel dat relatief kleine fluctuaties in de generieke gegevens uiteindelijk leiden tot meer overschrijdingen, voor zowel NO<sub>2</sub> als fijn stof. Dit kan zich voordoen in gebieden met al hoge achtergrondconcentraties. Het effect van de gewijzigde zeezoutaftrek is daar een illustratie van.

Het is dus belangrijk om bij de uitvoering van het NSL rekening te houden met dit risico, met name op locaties waar de berekende concentraties net onder de grenswaarde liggen. Pas als de concentraties ver genoeg onder de grenswaarde liggen is er voldoende zekerheid dat blijvend aan de grenswaarden wordt voldaan. Op grond van de prognoses van het RIVM voor het doorvoeren van Europese normen voor Euro VI (vrachtwagens) en Euro 6 (personenauto's) wordt verwacht dat de verschoning van het wagenpark op wat langere termijn (uiterlijk 2020) er toe zal leiden dat de concentraties ver genoeg onder de norm zullen liggen.

---

<sup>4</sup> Vorig jaar is aangekondigd dat in het monitoringsrapport 2012 uitgegaan wordt van de nieuwe zeezoutaftrek. Deze wijziging wordt opgenomen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en is in november 2012 van kracht geworden.

## Resultaten stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

De berekeningen voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) laten voor 2015 nog langs circa 11 km weg overschrijdingen zien waarvan 0,4 km rijksweg.

Wegverkeer is de belangrijkste bron voor NO<sub>2</sub>-overschrijdingen. Twee generieke maatregelen in het NSL die zich richten op het verschonen van het wagenpark zijn dit jaar in uitvoering genomen. Op 6 juni 2012 is de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen (Staatscourant 2012, 11072) in werking getreden.

Deze regeling geldt voor Euro VI vrachtwagens en bussen. Daarnaast is op 1 oktober 2012 de Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelauto's in werking getreden (Staatscourant 2012, 19414).

Voor de overschrijdingen langs rijkswegen worden locatiespecifieke voorzieningen getroffen. Dit betreft voornamelijk schermen. Elk jaar wordt bezien of het maatregelenpakket afdoende is. Daarbij wordt rekening gehouden met het snelhedenbeleid zoals dat in 2012 in uitvoering is genomen.

Regionale en lokale overheden dragen zorg voor maatregelen op lokaal niveau. In 2011 en 2012 is de 4<sup>e</sup> tranche subsidie lokale luchtkwaliteitsmaatregelen toegekend. Deze middelen worden ingezet voor maatregelen voor de aanpak van hardnekkige knelpunten, met name in de vier grote steden.

Uw kamer heeft op 3 april jl. de motie Holtackers/Van Veldhoven aangenomen (30 175, nr. 144). In deze motie wordt de regering verzocht, op nationaal niveau en in overleg met gemeenten instrumenten te ontwikkelen die gemeenten desgewenst kunnen inzetten om de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren, zoals de uitbreiding van milieuzones naar kleiner vrachtverkeer, taxi's of sterk vervuילend autoverkeer. De motie is als volgt opgepakt:

1. In het regeringsakkoord is afgesproken over te gaan tot het afschaffen van de MRB-vrijstelling voor oldtimers. Aan deze afspraak zal mijn collega Weekers uitvoering geven, waarbij de echte «liefhebber» oldtimers die weinig worden gebruikt, worden ontzien.
2. In de gemeenten Amsterdam en Utrecht is er een collegebesluit genomen om de bestaande milieuzones voor vrachtverkeer in de loop van 2014 uit te breiden naar bestelverkeer. De gemeente Utrecht heeft daarnaast in een collegebesluit aangekondigd om nut en noodzaak van een milieuzone voor personenverkeer te gaan onderzoeken. Er wordt overleg gevoerd tussen Rijk, gemeente en bedrijfsleven (EVO, MKB-Nederland, VNO-NCW, TLN) over de milieuzones bestelverkeer.
3. Er is dit jaar overleg gevoerd met de grote steden ter verkenning van mogelijkheden die gemeenten hebben voor het treffen van extra maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze kennisuitwisseling draagt bij aan besluitvorming van steden over aanpak van knelpunten. Ook zijn dit jaar resultaten beschikbaar gekomen van een onderzoek naar effecten van lokale luchtkwaliteitsmaatregelen in het verkeer op de gezondheid van omwonenden. Dit onderzoek is uitgevoerd door IRAS en de lokale GGD's<sup>5</sup>. Gemeenten kunnen gebruik maken van de bevindingen van dit onderzoek.

<sup>5</sup> Boogaard, J.M.C., «Effects of traffic policies on air pollution and health – an intervention study», proefschrift Universiteit Utrecht, oktober 2012.

## Resultaten fijn stof

Bij fijn stof is er sprake van een stijging van het aantal kilometers (van 12 naar 22 km, waarvan 0,4 km rijksweg) met overschrijding van grenswaarden. Die toename is voor 6,5 kilometer te wijten aan de aangepaste zeezoutaftrek. Verder is het te verklaren door de hogere achtergrondconcentraties in 2011 ten opzichte van voorgaande jaren.

Nederland moet sinds juni 2011 voldoen aan de fijn stof grenswaarden. Voor het eerste half jaar van 2011 golden ruimere grenswaarden dan voor het tweede halfjaar. Om technische redenen is in de monitoring 2012 voor fijn stof voor het gehele jaar 2011 getoetst aan de grenswaarden die zouden gelden als voor het gehele jaar 2011 aan die grenswaarden zou moeten worden voldaan. In 2012 zijn de grenswaarden voor het gehele jaar van kracht. In de volgende monitoringsronde worden de resultaten bekend over 2012, en zal duidelijk worden of in Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden.

In 2013 zal de Europese Commissie in de jaarlijkse rapportage worden geïnformeerd over de situatie in 2012. Indien er nog overschrijdingen zijn dan moet Nederland conform de Europese richtlijn een luchtkwaliteitplan vaststellen waarin de aanpak is opgenomen.

### • *Fijn stof en veehouderij*

Uit de monitoringsronde van 2012 blijkt dat nabij veehouderijen in 46 gemeenten nog niet aan de grenswaarden voor fijn stof wordt voldaan. Het aantal woningen waarbij een overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt verschilt sterk per gemeente. In ruim de helft van die gemeenten betreft het slechts enkele woningen, maar er zijn ook enkele gemeenten waar bij tientallen woningen de grenswaarden worden overschreden. Het totaal aantal woningen met een overschrijding (249) is hoger dan in de vorige monitoringsronde (170). Een belangrijke oorzaak hiervan is de wijziging van de zeezoutcorrectie.

Veel gemeenten waar overschrijdingen plaatsvinden hebben inmiddels maatregelen genomen of in voorbereiding. De monitoringsronde 2012 heeft echter ook een aantal nieuwe locaties opgeleverd waar overschrijdingen plaatsvinden.

De gemeenten zullen de mogelijkheden voor het wegnemen van deze overschrijdingen nog in kaart moeten brengen.

In gebieden met veel intensieve veehouderij zijn de achtergrondconcentraties relatief hoog. Dit doet zich vooral voor in de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg. Om de overschrijdingen in deze gebieden weg te nemen is een gebiedsgerichte aanpak nodig. Voor een beschrijving van de aanpak verwijs ik naar de bijlage die mijn ambtsvoorganger vorig jaar heeft meegezonden met de monitoringsrapportage 2011<sup>6</sup>. De gemeenten Nederweert en Asten zijn dit jaar met een gebiedsgerichte aanpak gestart.

Om de hoge achtergrondconcentratie te verlagen worden ook generieke maatregelen genomen. Zo zal begin 2013 een wijziging in werking treden van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (hierna: nibm). In de gewijzigde regeling worden gebieden aangewezen waar vanwege de hoge achtergrondconcentratie veel overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen. In deze gebieden kunnen veehouderijbedrijven zich dan niet langer beroepen op de nibm grondslag als ze willen uitbreiden. Zo wordt voorkomen dat de hoge concentraties fijn stof in die gebieden nog verder toenemen.

<sup>6</sup> 30 175 nummer 130, TK 2011–2012

Daarnaast zullen pluimveehouderijen worden verplicht tot het treffen van maatregelen in stallen die de emissie van fijn stof reduceren. Daartoe wordt een wijziging voorbereid van het Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij (uitbreiding met emissie-eisen voor fijn stof uit stallen). Het streven is deze wijziging in 2014 in werking te laten treden.

• *Fijn stof en industrie*

De regio IJmond laat evenals vorig jaar lokaal verhoogde fijn stof concentraties zien. Er zijn extra meetpunten geplaatst als aanvulling op de bestaande meetpunten rondom het terrein van Tata Steel. De meetresultaten die medio 2012 beschikbaar zijn gekomen over 2011 kunnen worden gebruikt voor verfijning en verbetering van de achtergrondconcentraties in het gebied. Hiermee ontstaat een nauwkeuriger inzicht in de overschrijdingen in het gebied.

De overheden in het IJmondgebied zijn bezig met een gebiedsgerichte aanpak van de fijn stof problematiek in de regio. Naast de decentrale overheden, waaronder gemeente en haven Amsterdam, nemen ook het ministerie van I&M Rijkswaterstaat Noord-Holland) en Tata Steel deel aan verkennende gesprekken. Onderdeel van deze verkenning is het bespreken van maatregelen die de emissies van met name de relevante open bronnen (op- en overslag) in het gebied kunnen terugdringen.

### **Vervolg NSL**

In 2012 heeft er overleg plaatsgevonden met de NSL-partners over de vraag hoe we verder gaan als het NSL op 1 augustus 2014 is afgelopen. Besluitvorming op bestuurlijk niveau is in voorbereiding. Zodra die besluitvorming heeft plaatsgevonden zal ik u, mede ter uitvoering van de motie Van der Werf en Van Veldhoven (TK 2011–2012, 33 000 XII, nr. 28), hierover informeren.

### **Tot slot**

Er is al veel bereikt bij het verbeteren van de luchtkwaliteit, dank zij de inspanning van overheden die in NSL verband samenwerken. De noodzaak extra maatregelen te nemen blijft. Ik heb hiervoor aangegeven welke acties er lopen op het gebied van maatregelen, mede ter uitvoering van de motie Holtackers/Van Veldhoven. Alleen door dit als overheden samen in NSL verband te doen, kunnen alle mogelijkheden worden benut die tot verbetering leiden. Overheden leren van elkaar, en er kunnen verbindingen worden gelegd met andere initiatieven die mede de luchtkwaliteit verbeteren, zoals het programma Beter Benutten (filebestrijding) en elektrisch rijden.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld