

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

### 105

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de ongezonde lucht in grote steden* (ingezonden 6 september 2013).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 september 2013).

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Lucht in grote steden is nog zeer ongezond»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Hoe beoordeelt u de metingen van de luchtkwaliteit die in de verschillende steden zijn uitgevoerd door Milieudefensie, en de uitkomsten van deze metingen?

#### Antwoord 2

De metingen van Milieudefensie laten zien dat inspanningen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit nog steeds nodig zijn. Of er wel of niet aan de normen wordt voldaan, kan op basis van deze resultaten niet met zekerheid worden vastgesteld. Enerzijds omdat er geen goedgekeurde meetmethode is toegepast en anderzijds omdat er (nog) geen heel jaar is gemeten. Overigens laten de monitoringsresultaten van het RIVM een soortgelijk beeld zien, sommige drukke straten voldoen nog niet aan de grenswaarden. Er zijn derhalve nog aanvullende maatregelen nodig om het halen van de grenswaarde overal veilig te stellen.

#### Vraag 3

Bent u van mening dat de verbetering van de luchtkwaliteit een taak van de Rijksoverheid of van de lokale overheid is? Kunt u uw mening toelichten?

<sup>1</sup> De Volkskrant, donderdag 5 september 2013, <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2672/Wetenschap-Gezondheid/article/detail/3503994/2013/09/05/Lucht-in-grote-steden-is-nog-zeer-ongezond.dhtml>.

### Antwoord 3

Verbetering van de luchtkwaliteit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. Uit de NSL aanpak blijkt ook dat verbetering van de luchtkwaliteit alleen lukt als alle overheden zich inzetten, want de oorzaken van te hoge concentraties hebben te maken met zowel landelijke als lokale bronnen. Met name het verkeer levert een grote bijdrage aan overschrijdingen in steden. Dit moet worden aangepakt zowel op rijksniveau (stimuleren aanschaf schonere auto's en ook bewaken dat Europese normen het beoogde effect hebben) als regionaal en lokaal niveau (bv. schonere bussen, verkeersplannen, milieuzones).

### Vraag 4

Bent u van mening dat verdere maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit nodig zijn, gezien het feit dat uit recente berichtgeving blijkt dat als de verbeteringen in het huidige tempo doorgaan voor stikstofdioxide de luchtkwaliteitsdoelstelling in 2015 niet wordt gehaald?<sup>2</sup> Zo ja, kunt u aangeven welke maatregelen u gaat nemen ter verbetering van de luchtkwaliteit? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 4

Ja er zijn meer maatregelen nodig. Daarom heb ik ook om de tafel gezeten met wethouders van de grote steden. Daar is afgesproken een gezamenlijk actieplan op te stellen met mogelijke extra maatregelen. Verschillende steden zitten nu in de fase van besluitvorming over hun aangepaste maatregelenpakket. Ik zal u over het actieplan informeren als ik u het Monitoringsrapport 2013 uiterlijk eind dit jaar zal aanbieden.

### Vraag 5

Kunt u aangeven hoe u de bevindingen van Milieudefensie, dat de (lokale) verontreiniging van de lucht in steden voor een aanzienlijk deel wordt veroorzaakt door (lokaal) verkeer beoordeelt? Kunt u daarbij ook vermelden wat volgens u de oorzaken zijn van de luchtverontreiniging in steden, in het bijzonder het bestanddeel stikstofdioxide, gerangschikt naar orde van grootte? Kunt u daarbij tevens vermelden met welke maatregelen deze luchtverontreiniging het beste kan worden bestreden?

### Antwoord 5

Het is mij ook bekend dat de luchtverontreiniging, met name de door Milieudefensie gemeten stikstofdioxide, in de steden voor een groot deel wordt veroorzaakt door het (lokale) verkeer. Volgens een recente rapportage van het RIVM (Velders, 2013, tabel 5.2) draagt wegverkeer in de Randstad circa 40% aan de totale NO<sub>2</sub> achtergrondconcentratie in de stad bij. Daarbij moet in een straat de directe verkeersbijdrage nog worden opgeteld, het verkeersaandeel is daardoor nog groter. De gemiddelde opbouw van de NO<sub>2</sub> concentraties wordt in onderstaande tabel getoond. Reductie van het aantal verkeersbewegingen of verbetering van de doorstroming van verkeer zijn de meest efficiënte maatregelen om de NO<sub>2</sub> concentratiebijdragen van verkeer te verminderen.

	Geheel Nederland	RANDSTAD	%Randstad
	Microgram/m <sup>3</sup>	Microgram/m <sup>3</sup>	Procent
Industrie	0.5	0.8	3%
Raffinaderijen	0.1	0.2	1%
Energiesector	0.2	0.4	1%
Afvalverwerking	0.1	0.1	0%
Wegverkeer	5.2	10.3	40%
Overig verkeer	2	3.5	14%
Landbouw	0.7	1.0	4%
Huishoudens	0.6	1.3	5%
HDO/Bouw	0.5	1.3	5%
Internationale scheepvaart	1.4	2.6	10%

<sup>2</sup> Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, «Luchtkwaliteit in 2012 weer iets beter», 3 september 2013, [http://www.rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Algemeen\\_Actueel/Nieuwsberichten/2013/Luchtkwaliteit\\_in\\_2012\\_weer\\_iets\\_beter](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Nieuwsberichten/2013/Luchtkwaliteit_in_2012_weer_iets_beter).

	Geheel Nederland	RANDSTAD	%Randstad
	Microgram/m <sup>3</sup>	Microgram/m <sup>3</sup>	Procent
Buitenland	5.5	4.6	18%
<b>Totaal</b>	<b>16.7</b>	<b>25.9</b>	<b>100%</b>

Velders en anderen, Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, Rapportage 2013, RIVM Rapport 680362003/2013.

#### Vraag 6

Gezien de bevinding van Milieudefensie dat (lokaal) verkeer een aanzienlijke bijdrage levert aan de luchtverontreiniging in steden, kunt u toelichten of dit voor u een aanleiding is om de snelheid op de ringwegen te veranderen, c.q. de snelheidsverhoging van 80 naar 100 km p/u weer terug te draaien? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Uit onderzoek van RWS (november 2011) naar het verhogen van de snelheid van 80 naar 100 km/uur blijkt dat de toename van de wegbijdrage als gevolg van de snelheidsverhoging zeer beperkt is, en dat deze verwaarloosbaar is op meer dan 1.000 meter van de autosnelweg. Verder heeft een gevoeligheidsanalyse van het RIVM in 2012 (GCN-rapportage 19 juni 2012) laten zien dat het effect van de landelijke snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties in de Randstad verwaarloosbaar is. De toename van de totale emissies door de verhoging van de maximum snelheid leidt volgens het RIVM tot een toename van de grootschalige NO<sub>2</sub>-concentraties van minder dan 0,04 microgram/m<sup>3</sup> in Utrecht en Rotterdam en minder dan 0,02 microgram/m<sup>3</sup> in Amsterdam en Den Haag. Ik zie dan ook geen aanleiding de maximum snelheid op ringwegen rond de grote steden (weer) te verlagen.