

Vergaderjaar 2014–2015

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 203

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2014

Hierbij bied ik u de vijfde rapportage aan over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit¹. Het doel van de rapportage is te laten zien of Nederland tijdig voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (11 juni 2011) en stikstofdioxide (1 januari 2015).

Het NSL is vastgesteld op 1 augustus 2009 met een looptijd van vijf jaar, dus tot 1 augustus 2014. Vorig jaar bent u op de hoogte gesteld van het voornemen tot verlengen van het NSL tot 31 december 2016. Het besluit tot verlengen van het NSL is inmiddels gepubliceerd in de Staatscourant van 4 juni 2014 (nr. 15920). Er zullen nu nog twee NSL-monitoringsrapportages volgen, in 2015 en 2016. In de rapportage in 2016 over het voorafgaande jaar wordt duidelijk of op 1 januari 2015 de Europese grenswaarde voor stikstofdioxide overal is gehaald.

Resultaten

De monitoring van het NSL laat zien dat de concentraties fijn stof en stikstofdioxide blijven dalen. Bijna overal in Nederland liggen de concentraties (vaak ruim) onder de grenswaarden. Er resteren alleen nog een aantal lokale knelpunten.

Het rapport geeft ook inzicht in de ontwikkelingen in de bevolkingsblootstelling. Vermindering van concentraties leidt tot verbetering van de volksgezondheid. Er is sprake van een duidelijke afname van het aantal burgers dat aan hoge concentraties is blootgesteld gedurende de looptijd van het NSL. In het algemeen kan gesteld worden dat het aantal locaties in Nederland waar mensen worden blootgesteld aan concentraties boven de Europese grenswaarden zeer gering is.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Wel zijn er jaarlijkse schommelingen in de resultaten. Daarom is het belangrijk rekening te houden met een bepaalde bandbreedte (onzekerheidsmarge) rond de berekende concentraties. In het monitoringsrapport wordt dit zichtbaar gemaakt in figuur 1 en 2, waar de resultaten voor 2015 worden gepresenteerd met een bandbreedte. Als de resultaten van de berekeningen iets tegenvallen kan het aantal locaties met concentraties boven de grenswaarde stijgen.

De jaarlijkse schommelingen zijn vooral zichtbaar in de grote steden, waar het ene jaar sprake kan zijn van een toename, en het andere jaar van een afname van aantallen knelpunten. Dit effect van schommelingen verdwijnt pas als de concentraties voldoende onder de grenswaarde blijven. Het blijft dus belangrijk de vinger aan de pols te houden en er voor te zorgen dat het gevoerde beleid wordt voortgezet.

Aanpak stedelijke knelpunten

Om de NSL-aanpak de komende jaren te kunnen voorzetten, is de looptijd van het NSL verlengd. Belangrijk is dat de samenwerking tussen de overheden in stand blijft. Daarbij ligt voor stikstofdioxide de focus op de inzet voor de steden die nog last hebben van een aantal hardnekkige, en soms nieuwe, knelpunten. Gemeenten, provincies en rijk moeten blijven samenwerken om deze knelpunten aan te pakken.

Ik blijf mij inzetten voor Europees bronbeleid voor voertuigen. Via bronbeleid zorgen voor schoner verkeer is een zeer effectieve manier om bij te dragen aan een landelijke daling van te hoge concentraties van stikstofdioxide, en daarmee ook aan een afname van de huidige knelpunten in de steden. Ik heb u per brief op de hoogte gesteld van successen die op dit punt zijn bereikt (Kamerstuk 30 175, nr. 165). Dankzij de nieuwe Euro VI norm, die met ingang van 2014 van kracht is geworden, zijn nieuwe vrachtauto's en bussen veel schoner geworden. Ook heb ik aangegeven welke verdere verbetering nodig is van de EU-regelgeving, met name als het gaat om nieuwe testprocedures die beter aansluiten bij de emissies in de praktijk. Mijn grootste zorg, die ik al eerder met uw Kamer heb gedeeld, gaat daarbij uit naar de dieselpersonenauto's. Er is nog onvoldoende voortgang in het voorschrijven van nieuwe testprocedures. Daarom ben ik ook in gesprek met mijn collega van Financiën om het aantal nieuwe dieselpersonenauto's dat jaarlijks wordt verkocht te beperken. Ook ben ik met hem in gesprek over de fiscale mogelijkheden om het aandeel oude dieselpersonenauto's in het Nederlandse wagenpark te verkleinen.

Vorig jaar heb ik samen met de steden een Actieplan opgesteld, om daarmee de samenwerking te benadrukken als het gaat om de aanpak van knelpunten. Op rijksniveau gaat het vooral om ontmoedigen van vervuilende auto's en stimuleren van schone aandrijftechnieken. Er loopt nog een stimuleringsregeling voor schone taxi's en bestelauto's, en ik voer afspraken uit die betrekking hebben op het faciliteren van milieuzones. De gemeente Utrecht zal volgend jaar een milieuzone voor bestel- en personenverkeer invoeren. Daarnaast zal ik het overleg met de steden intensiveren om te bekijken hoe bij concrete maatregelen nog beter kan worden samengewerkt.

Aanpak veehouderijen

Fijn stof knelpunten doen zich alleen nog voor in veehouderijgebieden. In de monitoring 2014 is een overschrijding berekend bij 111 woningen (die niet op bedrijfsterreinen liggen) in de directe omgeving van pluimveehouderijen.

Diverse veehouderijen met knelpunten hebben inmiddels stappen ondernomen om emissiereducerende maatregelen te nemen, waarbij gebruik kon worden gemaakt van financiële instrumenten. Veelal worden deze maatregelen vastgelegd in lopende vergunningprocedures. De consequentie hiervan is dat het daardoor enkele jaren kan duren voordat de maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen en verwerkt in de invoergegevens voor de monitoring.

In gebieden waar overschrijdingen het gevolg zijn van een cumulatieve bijdragen van meerdere veehouderijen is een gebiedsgerichte aanpak de beste manier. Het betreft een aanpak met «zachte» middelen die gebaseerd is op het benutten van kansen in een gebied en vrijwillige medewerking van de veehouderijbedrijven. Gemeenten kunnen op deze wijze bijdragen aan een verbetering.

Het rijk zorgt voor aanpassing van het Besluit emissiearme huisvestings-systemen landbouwdieren. Het Besluit omvat onder meer emissie-eisen voor fijn stof uit stallen. Dit besluit verplicht pluimveehouderijen die willen uitbreiden om maatregelen te treffen die de emissie van fijn stof verminderen. Het ontwerp besluit is 19 september 2014 gepubliceerd. Omdat het besluit zich richt tot nieuwe bedrijven zal het tijd kosten voordat de effecten doorwerken. Dat neemt niet weg dat dit uiteindelijk de meest effectieve manier is om concentraties te verminderen in alle veehouderijgebieden.

Samenwerking tussen overheden blijft belangrijk. In de provincie Noord-Brabant hebben provincie, gemeenten en maatschappelijke partijen afspraken gemaakt over de aanpak van overlast die veehouderijbedrijven op veel plekken in de provincie veroorzaken. In 2020 moet die overlast verdwenen zijn.

De gemeenten nemen hierbij het voortouw. Zij zorgen ervoor dat er in zogenoemde urgentiegebieden verbeterplannen komen en uitgevoerd worden. Dat doen ze samen met burgers, boeren en andere partijen in zo'n urgentiegebied. Urgentiegebieden zijn die gebieden waar de kwaliteit van de woonomgeving en/of de gezondheidssituatie onder de maat zijn doordat er een te hoge belasting is van geur of fijn stof. De beleving van de bewoners is daarbij ook van groot belang.

Daarnaast heeft de provincie Noord-Brabant in de verordening Ruimte 2014 bij uitbreiding van bebouwing van veehouderijen een norm voor o.a. fijn stof opgenomen. Deze norm voorkomt dat er nieuwe overschrijdingen ontstaan en laat uitbreiding van veehouderijen in een overbelaste situatie alleen toe als de overbelasting geheel gesaneerd wordt.

Aanpak IJmondgebied

Overheden en bedrijfsleven in het IJmondgebied zijn sinds 2012 onder coördinatie van de Provincie Noord-Holland in dialoog met elkaar om de luchtkwaliteit en de leefbaarheid in de regio te verbeteren. Naast de provincie en de gemeenten in de regio nemen aan deze «Milieudialoog IJmond» ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Noord-Nederland-West, gemeente Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, Ondernemersvereniging IJmond en Tata Steel deel. Eind 2013 is door deze partijen een maatregelenpakket vastgesteld, gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de IJmond. Deze maatregelen zijn momenteel in uitvoering.

Genoemde partijen blijven de dialoog voortzetten om zich in te zetten voor maatregelen die de luchtkwaliteit en milieukwaliteit verbeteren, duurzame groei stimuleren en de hinder in de regio beperken.

Overige ontwikkelingen

Uit het rapport blijkt dat de uitvoering van maatregelen die in het NSL zijn opgenomen op schema ligt.

Verheugend is dat in het rapport wordt aangegeven dat de kwaliteit van de invoergegevens voor de monitoringstool de afgelopen jaren sterk is verbeterd.

Het RIVM doet jaarlijks aanbevelingen op basis van steekproeven ter uitvoering van de motie Van Tongeren (Kamerstuk 30 175, nr. 120), waarin gevraagd is om controle van de lokale invoergegevens. Dit jaar heb ik het RIVM gevraagd (zie Kamerstuk 30 175, nr. 195) te evalueren hoe de eerdere aanbevelingen zijn uitgevoerd, en na te denken over generieke verbeteringen. Dit heeft geleid tot aanbevelingen voor de volgende monitoringsronde. Deze zullen worden overgenomen in de Handleiding Monitoring NSL.

In 2014 zijn nieuwe Europese rapportage richtlijnen van kracht geworden. Dit heeft consequenties voor de wijze waarop Europa wordt geïnformeerd over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Nederland informeert de Commissie voortaan over de luchtkwaliteit op grond van metingen en berekende grootschalige concentraties die informatie geven over een groter gebied. Dat levert een meer bestendig beeld op van de luchtkwaliteit in Nederland.

De veranderingen in de wijze van rapporteren aan Europa hebben geen consequenties voor het detailniveau van de berekeningen in de monitoring van het NSL. Op grond van deze berekeningen blijven we ons inspannen om de knelpunten aan te pakken.

Tot slot

Na vijf jaar NSL is het goed om stil te staan bij hetgeen er is bereikt. Het voldoen aan de Europese grenswaarden is binnen bereik. Het NSL biedt een juridisch kader voor het gezamenlijk nemen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en de onderbouwing van projecten. Door elk jaar zorgvuldig te monitoren, is er een actueel inzicht in de ontwikkelingen en de oorzaak van tegenvallers, wat het mogelijk maakt bij te sturen. Het blijft essentieel dat we samenwerken bij de aanpak van tegenvallers.

Er is veel aandacht bij de lokale politiek voor het onderwerp luchtkwaliteit. Gemeenten waar knelpunten aanwezig zijn, hebben een forse inspanning verricht om hun maatregelpakketten uit te breiden en tijdig uit te voeren. Voor het selecteren van geschikte maatregelen is onderzoek gedaan en zijn kosten-baten analyses uitgevoerd. Kennis en ervaring die daarbij is opgedaan, kan worden benut voor toekomstige ontwikkelingen en (ruimtelijke) plannen. Zowel op rijksniveau als op regionaal/lokaal niveau is er veel geïnvesteerd in innovatieve vormen van vervoer. Al deze ontwikkelingen werken door ook na het NSL, en dragen bij aan verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

Door te voldoen aan de grenswaarden wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het verminderen van gezondheidsrisico's door verontreinigde lucht. Er zijn echter ook nog gezondheidsrisico's onder de grenswaarden. Daarom vind ik dat ook na het NSL verdere verbetering van de luchtkwaliteit nodig is met het oog op de gezondheid van burgers. Daarbij blijft samenwerking voorop staan. Dat kan op verschillende manieren, waarbij aansluiting kan worden gezocht bij initiatieven die bijdragen aan

verbetering van de leefomgeving. In mijn brief over Modernisering milieubeleid heb ik bijvoorbeeld de Slimme en Gezonde stad genoemd (Kamerstuk 28 663, nr. 55).

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