

Vergaderjaar 2016–2017

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

I

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2016

Hierbij bied ik u de zevende rapportage¹ over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) aan. De monitoring van het NSL vindt jaarlijks plaats en geeft inzicht in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland. Tevens bied ik u het onderzoek aan dat is uitgevoerd in het kader van de motie Van Veldhoven (Tweede Kamer, 2015–2016, 30 175, nr. 231), waarbij het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) op basis van de meest actuele inzichten voor 2016 heeft berekend of de dit jaar doorgevoerde en nog door te voeren snelheidsverhogingen zullen leiden tot overschrijding van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Daarbij heeft het RIVM ook een statistische analyse (kansberekening) gedaan.

Monitoringsrapportage NSL

In bijgevoegde rapportage is gerapporteerd over het jaar 2015. Tevens is in de rapportage een prognose opgenomen voor het jaar 2020. Sinds de start van het NSL op 1 augustus 2009 is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. Voor stikstofdioxide (NO₂) zijn de concentraties tussen 2009 en 2015 flink gedaald. In 2009 was langs bijna 1.100 kilometer weg nog sprake van concentraties boven de grenswaarde. In 2015 was dit nog slechts 9,9 km. Er resteert voornamelijk een aantal knelpunten langs drukke binnenstedelijke wegen.

Ook voor fijn stof (PM₁₀) is sprake van een daling. Voor 2015 zijn overschrijdingen van de fijn stof (PM₁₀) grenswaarde berekend in 10 gemeenten in de directe omgeving van veehouderijen. In 2014 betrof dit 19 gemeenten. Er is ook sprake van overschrijdingen van de fijn stof grenswaarde langs wegen in gebieden met hoge achtergrondconcentraties. Dit is een gevolg van de emissies van industrie en intensieve

¹ Ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 160181.

veehouderij en ze worden niet veroorzaakt door het verkeer op de desbetreffende wegen.

Overigens zijn er jaarlijks schommelingen in de voorspelde concentraties en daarmee in het aantal knelpunten. Die doen zich vooral voor op de locaties met concentraties rond de Europese grenswaarde.

Aanpak stedelijke knelpunten

De daling van stikstofdioxide-concentraties zet door. De locaties waar niet wordt voldaan aan de norm voor stikstofdioxide betreffen met name binnenstedelijke ontsluitingswegen waar veel verkeer wordt afgewikkeld. Het bundelen van verkeer op deze ontsluitingswegen ontlast andere stadswegen en draagt daarmee ook bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs die andere wegen. Dit maakt de aanpak van de resterende overschrijdingen langs deze ontsluitingswegen lastiger. Samen met zeven gemeenten heb ik vorig jaar het Actieplan Luchtkwaliteit (Tweede Kamer, 2015–2016, 30 175 nr. 223) opgesteld om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, en te bezien hoe de hardnekkige binnenstedelijke knelpunten kunnen worden aangepakt. Specifiek voor de aanpak van de meerdere, hardnekkige over de stad verspreide knelpunten in Amsterdam en Rotterdam is destijds € 16 mln. ter beschikking gesteld.

Uit de monitoring van 2016 over het jaar 2015 blijkt dat naast Amsterdam en Rotterdam ook enkele andere steden nog kampen met enkele hardnekkige binnenstedelijke knelpunten. Daarom heb ik onlangs overlegd met de zeven gemeenten van het Actieplan Luchtkwaliteit om te bezien hoe deze laatste resterende knelpunten kunnen worden aangepakt en de luchtkwaliteit verder kan worden verbeterd. Dit vraagt om maatwerkoplossingen en samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven. Met de gemeenten heb ik afgesproken te komen tot een verdieping en versnelling van het bestaande Actieplan Luchtkwaliteit. Per stad zal worden bezien wat hiervoor nodig is. Hierbij kijken we onder andere naar mogelijkheden om sneller de overstap naar zero emissie vervoer te maken.

Aanpak landbouw-knelpunten

De fijn stof knelpunten doen zich vooral voor bij woningen in de directe omgeving van pluimveebedrijven. Gemeenten vervullen als bevoegd gezag een belangrijke rol bij de aanpak van de uitstoot van fijn stof door veehouderijen. De prognoses voor 2020 laten zien dat de daling van de concentratie fijn stof naar verwachting stagneert. Ook vanwege mogelijke gezondheidsrisico's is het van belang de luchtkwaliteit rondom veehouderijen te verbeteren. Zoals per brief aangegeven (Tweede Kamer, 2015–2016, 28 973, nr. 181) wordt momenteel samen met de veehouderij sectoren, in het bijzonder de pluimveesector, bekeken hoe de luchtkwaliteit rondom veehouderijen te verbeteren. U wordt hier later deze maand over geïnformeerd.

Uitvoering motie Van Veldhoven

Ter uitvoering van de motie Van Veldhoven heeft het RIVM een analyse gemaakt van de kans op overschrijding van de luchtnormen door snelheidsverhogingen in 2016. Deze analyse laat allereerst zien dat in alle gevallen de volgens de wettelijke systematiek berekende concentraties onder de vastgestelde Europese grenswaarden blijven. Ook met de geactualiseerde cijfers voor verkeer en emissies. Verder blijkt dat het effect van de snelheidsverhogingen in 2016 op de luchtkwaliteit per saldo

beperkt is. Dit is mede te verklaren vanwege het steeds schoner worden van o.a. het wagenpark.

De analyse van het RIVM laat zien dat op 84% van de ruim 71.000 onderzochte toetspunten langs wegvakken waar de snelheid is of wordt verhoogd in 2016, de concentraties stikstofdioxide in 2016 met snelheidsverhoging lager uitpakken dan de concentraties in 2015. Op een klein deel (5,5%) van de onderzochte locaties (toetspunten) zijn de berekende concentraties voor 2016 na de snelheidsverhoging naar 130 km/uur hoger dan in 2015. Echter in alle gevallen liggen de concentraties conform de wettelijke voorschriften onder de grenswaarde.

Naast deze toets aan de wettelijke eisen, heeft het RIVM voor de trajecten waar de snelheid in 2016 is of nog wordt verhoogd in aanvulling daarop ook een statistische analyse gemaakt. Er is onder andere een schatting gemaakt van het aantal statistisch verwachte overschrijdingen van de Europese grenswaarden (stikstofdioxide). Voor de berekeningen en percentages verwijs ik u naar het RIVM-rapport.

Aangezien deze statistische analyse een kansberekening betreft, is het niet mogelijk aan te geven op welke locaties een eventuele normoverschrijding zal optreden. Met de jaarlijkse NSL-monitoring en de periodieke validatie van de gehanteerde rekenmodellen houd ik, op basis van de laatste inzichten en ontwikkelingen, de vinger aan de pols. De berekeningen in het kader van de NSL-monitoring voldoen ruimschoots aan de eisen die de Europese Richtlijn (2008/50/EG) stelt aan de (maximale) modelonzekerheden van de gehanteerde rekenmodellen. Als er overschrijdingen worden geconstateerd, zal bekeken worden hoe deze aangepakt kunnen worden. Al met al is er geen aanleiding het beleid inzake luchtkwaliteit of maximumsnelheden aan te passen.

Tot slot

De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd en zijn bijna alle knelpunten opgelost. Daarmee zijn we nog niet klaar. Ook wanneer er geen knelpunten meer zijn, is het belangrijk om te blijven werken aan de verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Met de verlenging van het NSL, het Actieplan luchtkwaliteit en het project Slimme en Gezonde stad blijf ik mij met steden, gemeenten en provincies inzetten om ook onder de norm de luchtkwaliteit te verbeteren met het oog op gezondheid. In dit kader heb ik de Gezondheidsraad advies gevraagd. Dit advies zal ik meenemen in het luchtkwaliteitplan dat in het kader van de nieuwe NEC-richtlijn in 2018 zal worden opgesteld. Zo werken we gezamenlijk toe naar de WHO-streefwaarden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema