
Vergaderjaar 2011-2012

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

B VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 9 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO)¹ heeft op 20 december 2011 een brief ontvangen inzake de tweede monitoringsrapportage met betrekking tot de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)². Naar aanleiding van deze brief en de bij de brief gevoegde rapportages is op 3 februari 2012 een brief gestuurd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De staatssecretaris heeft op 8 maart 2012 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening, Warmolt de Boer

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Noten (PvdA), Putters (PvdA), Essers (CDA), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Smaling (SP), Vliegenthart (SP), De Vries-Leggedoor (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV) (*voorzitter*), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Dijk (PVV), Ester (CU), Schouwenaar (VVD)

² Kamerstukken II 2011/12, 30175, nr. 130.

BRIEF AAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Den Haag, 3 februari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) heeft op 20 december 2011 een brief ontvangen inzake de tweede monitoringsrapportage met betrekking tot de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)³. Naar aanleiding van deze brief en de bij de brief gevoegde rapportages hebben de leden van een aantal fracties enkele vragen aan de regering.

De leden van de fractie van de PvdA constateren dat uit de monitoring tot nu toe blijkt dat er resultaten worden geboekt, maar ook dat de gestelde doelen niet worden gehaald. Met name bij wegen vinden nog te veel overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit plaats. De regering geeft aan dat lokale en provinciale overheden hiertoe extra maatregelen moeten en zullen treffen. Is de regering met hen in overleg over welke maatregelen dit zijn en hoeveel overschrijding deze naar verwachting extra terugdringen? Zo ja, op welke wijze en over welk soort maatregelen? Zo nee, waarom niet? De leden van de fracties van VVD, SP en GroenLinks sluiten zich bij deze vragen aan.

Welke doorzettingsmacht heeft de regering om volgend jaar extra maatregelen op te leggen als de resultaten opnieuw achterblijven? Op welk moment zal de regering deze gebruiken en hoe, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA. De leden van de fracties van VVD, SP en GroenLinks sluiten zich bij deze vragen aan.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het snelhedenbeleid in de monitoring tot nu toe niet is meegenomen. Het vormt wel een belangrijk onderdeel van de problematiek rond de overschrijdingen. Betekent dit dat deze overschrijdingen naar verwachting nog groter zijn? Welke impact heeft de verhoging van de snelheidsgrens naar 130 kilometer per uur op verschillende snelwegen daar vervolgens nog op? Welke gevolgen heeft dit voor de extra te nemen maatregelen? Is dit meegenomen in de inzet voor komend jaar? Is dit de verantwoordelijkheid voor lokale en provinciale overheden of van het Rijk? Deze leden vragen voorts of het snelhedenbeleid ook wordt meegenomen in de meetmethodiek? Zal deze methodiek ook na 2014 werkzaam blijven? De leden van de fracties van SP en GroenLinks sluiten zich bij deze vragen aan.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de verkeersmodellen en gebruikte (verkeers)gegevens cruciaal zijn voor het bepalen van de resultaten van het NSL. Is de regering bereid om steekproefsgewijs de gebruikte (verkeers)gegevens bij de verkeersmodellen te laten controleren? De leden van de fracties van PvdA en SP sluiten zich bij deze vraag, alsmede bij alle onderstaande vragen van de leden van de GroenLinks-fractie aan.

Rotterdam, Amsterdam en Utrecht hebben eigen meetpunten en meten veel grotere overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen dan welke in de NSL-rapportage worden gemeld. Hoe verklaart de regering dat, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie.

In 2011 werd op 14 van de 55 RIVM⁴-meetpunten de PM10-norm (daggemiddelde concentratie) overschreden. Welke maatregelen neemt de regering om dit in 2012 te voorkomen?

Tot slot vragen de leden van de fractie van GroenLinks wanneer de regering de zeezoutcorrectie gaat aanpassen en welke consequenties dit gaat hebben.

De leden van genoemde fracties zien de beantwoording door de regering met belangstelling tegemoet. De commissie verzoekt de regering om de vragen uiterlijk **2 maart 2012** van beantwoording te voorzien.

³ Kamerstukken II 2011/12, 30175, nr. 130.

⁴ Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu

Drs. M.J.R.L. de Graaff
Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft mij op 3 februari jl. een aantal vragen gezonden over het tweede monitoringsrapport voortgang NSL, dat ik op 20 december aan u heb toegezonden met een aanbiedingsbrief. Hierbij treft u de antwoorden aan.

De leden van de fractie van de PvdA constateren dat uit de monitoring tot nu toe blijkt dat er resultaten worden geboekt, maar ook dat de gestelde doelen niet worden gehaald. Met name bij wegen vinden nog te veel overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit plaats. De regering geeft aan dat lokale en provinciale overheden hiertoe extra maatregelen moeten en zullen treffen. Is de regering met hen in overleg over welke maatregelen dit zijn en hoeveel overschrijding deze naar verwachting extra terugdringen? Zo ja, op welke wijze en over welk soort maatregelen? Zo nee, waarom niet? De leden van de fracties van VVD, SP en GroenLinks sluiten zich bij deze vragen aan.

De overschrijdingen die nog resteren bevinden zich inderdaad voornamelijk langs provinciale en lokale wegen. Voor fijn stof doen die overschrijdingen zich voor in industriegebieden en gebieden met intensieve veehouderij. Ik heb in mijn hiervoor genoemde brief van 20 december 2011 beschreven welke aanpak hiervoor wordt gevolgd.

Voor NO₂ geldt dat verkeer de belangrijkste oorzaak is van de overschrijdingen, en dat de problemen zich toespitsen op de grote steden.

Omdat het problemen betreffen die uit de monitoringsronde van 2010 al naar voren kwamen is het afgelopen jaar door alle NSL partners gezocht naar extra maatregelen. In dit kader heb ik aangekondigd dat ik voornemens ben een extra rijksmaatregel te nemen, namelijk een stimuleringsregeling voor schonere taxi's en bestelauto's. Deze maatregel kan nog binnen de NSL periode worden uitgevoerd. Het effect van deze maatregel zal niet alle resterende lokale knelpunten kunnen wegnemen, maar levert daar wel een bijdrage aan. Het gewenste milieu effect op knelpuntlocaties kan nog worden vergroot als de steden daarnaast zelf aanvullende lokale maatregelen nemen, zoals bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van extra stimuleringsmiddelen of het instellen van een milieuzone voor bestelauto's. Ik ben hierover in overleg met de betreffende gemeenten en tevens met partijen in het bedrijfsleven die aanbod en vraag bepalen. De steden hebben zelf hun maatregelenpakket herijkt en gekeken welke extra of meer uitgebreide maatregelen nog mogelijk zijn, waarbij ook gelet is op de kosteneffectiviteit (bv. 'Schone lucht voor Amsterdam', plan van 3 mei 2011).

Er heeft in 2011 ook een definitieve verdeling plaatsgevonden van de 4^e tranche middelen voor lokale luchtkwaliteitsmaatregelen, waarvan € 75 miljoen euro voor de 4 grote steden beschikbaar is. Ze dragen zelf minimaal de helft bij aan de kosten van deze maatregelen. Daarmee zijn er voldoende middelen beschikbaar om er voor te zorgen dat zij hun maatregelenpakketten, inclusief extra maatregelen, kunnen financieren.

De komende monitoringsronden moeten uitwijzen of de maatregelen voldoende effect hebben om op tijd de norm te halen.

Welke doorzettingsmacht heeft de regering om volgend jaar extra maatregelen op te leggen als de resultaten opnieuw achterblijven? Op welk moment zal de regering deze gebruiken en hoe, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA. De leden van de fracties van VVD, SP en Groen-Links sluiten zich bij deze vragen aan.

Er geldt een uitvoeringsplicht voor maatregelen die in het NSL zijn opgenomen. Als overheden maatregelen toevoegen aan het NSL (en dat is voorwaarde voor gebruik van rijksmiddelen voor die maatregelen) vallen die ook onder de uitvoeringsplicht. Het is echter niet zo dat ik overheden kan verplichten tot het nemen van extra maatregelen. Dat is ook niet nodig, omdat de betreffende overheden in hoge mate zelf nadeel ondervinden van resterende knelpunten en er alles aan doen om extra maatregelen te treffen. Als de norm niet op tijd wordt gehaald legt dat immers beperkingen op aan de uitvoering van projecten in de betreffende gebieden en zullen burgers ook de gemeente aanspreken op hun luchtkwaliteitsbeleid.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het snelhedenbeleid in de monitoring tot nu toe niet is meegenomen. Het vormt wel een belangrijk onderdeel van de problematiek rond de overschrijdingen. Betekent dit dat deze overschrijdingen naar verwachting nog groter zijn? Welke impact heeft de verhoging van de snelheidsgrens naar 130 kilometer per uur op verschillende snelwegen daar vervolgens nog op? Welke gevolgen heeft dit voor de extra te nemen maatregelen? Is dit meegenomen in de inzet voor komend jaar? Is dit de verantwoordelijkheid voor lokale en provinciale overheden of van het Rijk? Deze leden vragen voorts of het snelhedenbeleid ook wordt meegenomen in de meetmethodiek? Zal deze methodiek ook na 2014 werkzaam blijven? De leden van de fracties van SP en GroenLinks sluiten zich bij deze vragen aan.

De landelijke verhoging van maximumsnelheden is zo vorm gegeven dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Het snelhedenbeleid wordt zo uitgevoerd dat het Rijk geen extra maatregelen hoeft te nemen. Natuurlijk wordt de vinger aan de pols gehouden via de monitoring van de luchtkwaliteit in het kader van het NSL. Indien op enig moment uit de monitoring zou blijken dat zich toch een overschrijding van de norm voordoet, worden binnen het NSL maatregelen genomen. Dit kan ook betekenen dat, in het uiterste geval, de maximum snelheid wordt aangepast.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat de verkeersmodellen en gebruikte (verkeers) gegevens cruciaal zijn voor het bepalen van de resultaten van het NSL. Is de regering bereid om steekproefsgewijs de gebruikte (verkeers)gegevens bij de verkeersmodellen te laten controleren? De leden van de fracties van PvdA en SP sluiten zich bij deze vraag, alsmede bij alle onderstaande vragen van de leden van de GroenLinks-fractie, aan.

Verkeersgegevens zijn voor de berekeningen inderdaad belangrijke brongegevens. Verkeersmodellen worden door overheden in hun rol van wegbeheerder voor verschillende doeleinden gebruikt. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de gegevens die in dit model worden gebruikt en kunnen daar controles op laten uitvoeren. Een controle van rijkswege zou treden in de bevoegdheden van de decentrale overheden. Wel is het zo dat als gevolg van het invoeren van gegevens in de monitoringstool de transparantie van de gebruikte gegevens groot is en dat is een prikkel voor overheden om te zorgen voor een goede kwaliteit.

In het kader van de uitvoering van de motie-Van Tongeren (TK 2010-2011, 30175, nr. 120) zijn er door het RIVM steekproeven gedaan, ook gericht op enkele verkeerskenmerken. De resultaten hiervan zijn in de monitoringsrapportage terug te vinden in 7.6, en bijlage B en C.

Wegbeheerders moeten sinds 2011 een referentie naar een verantwoordingsdocument opnemen in de monitoringstool. Deze referentie is openbaar te zien in de monitoringstool. In de volgende monitoringsronde zal hier nog meer aandacht aan worden besteed via een handreiking.

Rotterdam, Amsterdam en Utrecht hebben eigen meetpunten en meten veel grotere overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen dan welke in de NSL- rapportage worden gemeld. Hoe verklaart de regering dat, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie.

Amsterdam rapporteert een afwijkend wagenpark te hebben, waarmee de geconstateerde verschillen kunnen worden verklaard. De meet/reken vergelijkingen die

tot de geconstateerde verschillen hebben geleid, zijn door GGD en RIVM verricht. In Utrecht lijken de metingen over 2011, uitgevoerd met Palmesbuisjes, hoger dan de berekeningen uit te komen; deze metingen zijn minder nauwkeurig en kennen een relatief grote onzekerheid, er zijn nog geen geijkte resultaten beschikbaar. Evenmin zijn er al gedetailleerde berekeningen beschikbaar. De DCMR rapporteerde in 2010 over locaties in Rijnmond zowel over- als onderschattingen van gemeten concentraties door berekeningen. Tests van het RIVM op de locaties van het Landelijk Meetnet (LML) laten gemiddeld geen systematische afwijkingen zien. Zowel de resultaten van metingen als van berekeningen kennen onzekerheden, waardoor er voor locatie specifieke situaties verschillen mogelijk zijn.

In 2011 werd op 14 van de 55 RIVM2-meetpunten de PM10-norm (daggemiddelde concentratie) overschreden. Welke maatregelen neemt de regering om dit in 2012 te voorkomen?

Een voorlopige analyse laat zien dat op geen van de meetpunten de in 2011 geldende norm voor de daggemiddelde concentratie is overschreden. Een aantal stations laten over 2011 meer dan 35 overschrijdingen van de dagnorm van 50 µg/m³ zien. Maar vanwege de derogatie tot 11 juni gold tot die tijd niet de grens van 50 µg/m³, maar van 75 µg/m³. Daardoor komt het totaal aan overschrijdingsdagen niet boven de 35 uit over 2011 en is dus aan de norm voldaan. Overigens is in de jaren 2008-2010 op geen enkel meetpunt meer dan 35 dagen een concentratie boven de 50 µg/m³ gemeten. Oorzaak van de hoge concentraties in het voorjaar van 2011 was met name de ongunstige meteo (droogte en oostenwind).

Door de dalende emissie in Nederland en het buitenland heeft het aantal fijn stofknelpunten zo sterk kunnen dalen dat in de monitoringstool nu vrijwel overal aan de norm wordt voldaan, in het grootste deel van Nederland ruim tot zeer ruim. Echter, de fijnstofconcentratie wordt ook bepaald door grensoverschrijdende bijdragen en meteorologische omstandigheden. Een absolute garantie dat in de toekomst nergens de norm overschreden zal worden, is dan ook niet te geven.

Tot slot vragen de leden van de fractie van GroenLinks wanneer de regering de zeezoutcorrectie gaat aanpassen en welke consequenties dit gaat hebben.

Het RIVM heeft vastgesteld dat de hoeveelheid zeezout in de Nederlandse lucht minder is dan tot op heden wordt aangenomen. Binnenkort worden de resultaten van het RIVM onderzoek gepubliceerd op de website van het RIVM. Op basis hiervan wordt de Regeling beoordeling aangepast. De aanpassing zal leiden tot een beperking van de huidige zeezoutcorrectie.

Het aantal overschrijdingsdagen dat in mindering gebracht mag worden, zal van zes teruggebracht worden naar vier tot twee dagen, waarbij sprake is van een gradiënt over Nederland van west naar oost.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma