



---

## AANGENOMEN TEKSTEN

*Voorlopige uitgave*

---

### **P8\_TA-PROV(2019)0186**

#### **Een Europa dat beschermt: schone lucht voor iedereen**

##### **Resolutie van het Europees Parlement van 13 maart 2019 over een Europa dat beschermt: schone lucht voor iedereen (2018/2792(RSP))**

*Het Europees Parlement,*

- gezien artikel 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie,
- gezien Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG<sup>1</sup>,
- gezien Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa<sup>2</sup>,
- gezien Richtlijn (EU) 2018/844 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie<sup>3</sup>, en de daarin vastgestelde vereisten met betrekking tot het tot stand brengen van een gezond binnenklimaat,
- gezien zijn aanbeveling aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>4</sup>,
- gezien zijn resolutie van 6 juli 2017 over Europese duurzaamheidsmaatregelen<sup>5</sup>,
- gezien zijn resolutie van 14 december 2017 over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>6</sup>,

---

<sup>1</sup> PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1.

<sup>2</sup> PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

<sup>3</sup> PB L 156 van 19.6.2018, blz. 75.

<sup>4</sup> PB C 298 van 23.8.2018, blz. 140.

<sup>5</sup> PB C 334 van 19.9.2018, blz. 151.

<sup>6</sup> PB C 369 van 11.10.2018, blz. 114.

- gezien zijn resolutie van 2 december 2015 over duurzame stadsmobiliteit<sup>1</sup>,
  - gezien zijn resolutie van 17 april 2018 over de uitvoering van het zevende milieuactieprogramma<sup>2</sup>,
  - gezien het verslag van het Europees Milieuagentschap van 2017 met als titel "Air quality in Europe",
  - gezien het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer met als titel "Luchtverontreiniging: onze gezondheid nog steeds onvoldoende beschermd"<sup>3</sup>, gepubliceerd op 11 september 2018,
  - gezien de in 2018 uitgevoerde bijwerking van de Global Ambient Air Quality Database van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO),
  - gezien de WHO-richtsnoeren voor binnenluchtkwaliteit,
  - gezien zijn studie van september 2018 met als titel "Air Quality and urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions"<sup>4</sup>,
  - gezien het arrest van het Gerecht van de Europese Unie van 13 december 2018 in gevoegde zaken T-339/16 (Ville de Paris/Europese Commissie), T-352/16 (Ville de Bruxelles/Europese Commissie) en T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid/Europese Commissie),
  - gezien de briefingnota van de Europese Rekenkamer van 7 februari 2019 over de reactie van de EU op het "dieselgate"-schandaal<sup>5</sup>;
  - gezien de ontwerpresolutie van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid,
  - gezien de vraag aan de Commissie over een beschermend Europa: schone lucht voor iedereen (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
  - gezien artikel 128, lid 5, en artikel 123, lid 2, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat de wettelijke emissiegrenswaarden van de EU nog steeds boven de waarden liggen die worden aanbevolen door de WHO en dat volgens een raming van het Europees Milieuagentschap in de EU jaarlijks 400 000 vroegtijdige sterfgevallen worden geregistreerd die te wijten zijn aan luchtverontreiniging; overwegende dat 98 % van de stedelijke bevolking in de EU wordt blootgesteld aan ozonniveaus die de WHO-richtlijnen overschrijden;

---

<sup>1</sup> PB C 399 van 24.11.2017, blz. 10.

<sup>2</sup> Aangenomen teksten, P8\_TA(2018)0100.

<sup>3</sup> Speciaal verslag nr. 23/2018 van de Europese Rekenkamer, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18\\_23/SR\\_AIR\\_QUALITY\\_NL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_NL.pdf)

<sup>4</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL\\_STU\(2018\)604988\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU(2018)604988_EN.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP\\_Vehicle\\_emissions/BRP\\_Vehicle\\_emissions\\_NL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_NL.pdf)

- B. overwegende dat de luchtkwaliteit in Europa de afgelopen decennia een langzame, maar gestage verbetering heeft laten zien en dat de Europese wetgeving de belangrijkste stuwende kracht achter deze positieve ontwikkeling is geweest;
- C. overwegende dat de meest recente schattingen van het Europees Milieuagentschap van de gezondheidseffecten van blootstelling aan luchtverontreiniging erop wijzen dat concentraties van fijnstof 2,5 (PM<sub>2,5</sub>) in 2014 verantwoordelijk waren voor circa 399 000 vroegtijdige sterfgevallen als gevolg van langdurige blootstelling in de EU-28; overwegende dat de geschatte effecten in de EU van blootstelling aan NO<sub>2</sub>- en O<sub>3</sub>-concentraties in 2014 respectievelijk neerkwamen op circa 75 000 en 13 600 vroegtijdige sterfgevallen per jaar;
- D. overwegende dat slechte luchtkwaliteit een uitermate groot effect op de gezondheid heeft, en overwegende dat zwangere vrouwen, kinderen en ouderen daarvoor bijzonder gevoelig zijn;
- E. overwegende dat circa 90 % van de Europeanen die in steden wonen, worden blootgesteld aan een luchtverontreinigingsniveau dat schadelijk wordt geacht voor de menselijke gezondheid;
- F. overwegende dat wegvervoer verantwoordelijk is voor circa 40 % van de uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) in de EU, terwijl circa 80 % van de totale NO<sub>x</sub>-emissies in het verkeer afkomstig zijn van dieselloertuigen; overwegende dat emissies afkomstig van dieselpersonenauto's die de EU-vervuilingsnormen voor wegverkeer overschreden, in 2015 verantwoordelijk waren voor het vroegtijdig overlijden van 6 800 Europeanen;
- G. overwegende dat de economische gevolgen van de gezondheidseffecten van slechte luchtkwaliteit worden geraamd op een daling van het bbp van de EU met 3-9 %;
- H. overwegende dat het onvermogen om wetgeving inzake luchtkwaliteit in stedelijke gebieden ten uitvoer te leggen en luchtvervuiling binnenshuis aan te pakken zeer zorgwekkend is en de verwezenlijking van prioritaire doelstelling 3 uit hoofde van het zevende milieuactieprogramma, waarin is bepaald dat de burgers van de Unie moeten worden beschermd tegen milieugerelateerde druk en risico's voor de volksgezondheid en het welzijn, in de weg staat;
- I. overwegende dat de bestaande voedsel- en landbouwsystemen verantwoordelijk zijn voor buitensporige ammoniak-, distikstofoxide- en methaanemissies; overwegende dat 94 % van de ammoniakemissies en 40 % van de methaanemissies van landbouwactiviteiten afkomstig is; overwegende dat intensieve veehouderij wereldwijd meer broeikasgasemissies produceert dan vervoer;
- J. overwegende dat slechte luchtkwaliteit een steeds grotere uitdaging vormt op het gebied van duurzame ontwikkeling en dat de aanpak van luchtverontreiniging van levensbelang is om de verwezenlijking van de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling van de VN voor 2030 in Europa en daarbuiten te waarborgen;
- K. overwegende dat de WHO in 2000 een reeks beginselen heeft goedgekeurd om het recht op gezonde binnenlucht vast te stellen, waarin zij opmerkte dat overeenkomstig de beginselen van het mensenrecht op gezondheid iedereen het recht heeft om gezonde binnenlucht in te ademen;
- L. overwegende dat de Unie moet werken aan maatregelen op mondiaal niveau om de

luchtverontreiniging terug te dringen;

- M. overwegende dat zwarte koolstof, een product dat voortkomt uit de onvolledige verbranding van organische koolstof uitgestoten door het verkeer, fossiele brandstoffen, biomassaverbranding en de industrie, een van de bestanddelen van fijnstof is en bijdraagt aan de opwarming van de aarde;

### *Algemeen*

1. wijst erop dat in 2018 zes lidstaten voor het Hof van Justitie van de Europese Unie werden gedaagd wegens niet-naleving van de EU-luchtkwaliteitsnormen; herinnert er bovendien aan dat momenteel 29 inbreukzaken lopen in 20 lidstaten wegens niet-naleving van de EU-grenswaarden inzake luchtkwaliteit, dat ongeveer twee derde van de lidstaten momenteel de PM<sub>10</sub>- en NO<sub>2</sub>-grenswaarden niet naleeft en dat een lidstaat op vijf de streefwaarde voor PM<sub>2,5</sub> overschrijdt;
2. dringt er bij de Commissie op aan onverwijld maatregelen te nemen om PM<sub>2,5</sub> aan te pakken, door voor deze deeltjes de opname voor te stellen van strengere grenswaarden in de EU-wetgeving inzake luchtkwaliteit, overeenkomstig de aanbeveling van de WHO;
3. spoort de Commissie en de lidstaten aan zich bij de evaluatie en de herziening van het luchtkwaliteitsbeleid uitsluitend te laten leiden door robuust, recent, onafhankelijk en collegiaal getoetst wetenschappelijk bewijs;
4. dringt er bij de lidstaten op aan om op alle niveaus en in alle sectoren prioriteit te geven aan de tenuitvoerlegging van gecoördineerde acties en beleidsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in steden en stedelijke gebieden, teneinde de luchtkwaliteitsdoelstellingen van de EU te verwezenlijken, mede rekening houdend met de gevolgen van verontreinigende stoffen voor het klimaat en de ecosystemen; herinnert eraan dat luchtverontreiniging en de daarmee samenhangende ziekten en sterfgevallen aanzienlijke sociale en milieukosten met zich meebrengen en de openbare begrotingen in de hele Unie zwaar onder druk zetten; dringt er bij de lidstaten op aan om ervoor te zorgen dat maatregelen met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden geen negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit in de omliggende gebieden, zoals voorsteden en ruimere agglomeraties;
5. onderstreept nogmaals dat luchtverontreiniging een plaatselijke, regionale, nationale en grensoverschrijdende dimensie heeft en optreden vereist op alle bestuursniveaus; dringt daarom aan op een intensivering van de aanpak op meer bestuursniveaus, waarin alle actoren verantwoordelijkheid opnemen voor de maatregelen die op hun niveau kunnen en moeten worden getroffen; is eveneens van mening dat de beleidsvorming binnen de Commissie een geïntegreerder karakter moet hebben, met de betrokkenheid van alle betrokken directoraten-generaal; betreurt dat de doelstellingen van het DG Milieu, hoewel het bevoegd is voor luchtvervuiling, vaak ondermijnd worden door het beleid en de belangen van andere departementen;
6. verzoekt de bevoegde autoriteiten in de lidstaten een algemene en alomvattende benadering van luchtverontreiniging; inclusief verontreiniging van de binnenlucht, te hanteren, rekening houdend met de diverse betrokken en getroffen gebieden, zoals landbouw en voedselproductiesystemen, natuurbehoud, klimaatverandering, energie-efficiëntie, mobiliteit en stadsplanning, en de voorkeur te geven aan benaderingen

inzake de vermindering van verontreiniging die bijkomende voordelen hebben op andere terreinen; dringt er bij de bevoegde autoriteiten op aan actieplannen voor schone lucht op te stellen met geloofwaardige maatregelen om alle bronnen van luchtvervuiling in alle sectoren van de economie aan te pakken; spoort steden en bevoegde autoriteiten ertoe aan om op alle niveaus te gaan werken aan een convenant voor schone lucht voor iedereen;

7. pleit voor de voortzetting van de zogeheten dialogen inzake schone lucht tussen de Commissie en de lidstaten, waarmee alle hiaten in de uitvoering moeten worden gedicht, op basis van een holistische aanpak;
8. is van mening dat luchtkwaliteitsplannen voor zones en agglomeraties waar de luchtkwaliteit slecht is doordat het niveau van verontreinigende stoffen voortdurend boven de op EU-niveau vastgestelde grenswaarden ligt, ervoor moeten zorgen dat de overschrijdingen zo snel mogelijk worden weggewerkt, zoals wettelijk vereist overeenkomstig Richtlijn 2008/50/EG en duidelijk bevestigd in de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie<sup>1,2</sup>;
9. wijst erop dat er een holistische benadering van de luchtverontreiniging in Europese steden nodig is waarbij rekening wordt gehouden met de diverse bronnen van luchtvervuiling; dringt er bij de Commissie op aan een ambitieuze herziening van de richtlijn inzake luchtkwaliteit uit te voeren om rekening te houden met de meest recente grens- en streefwaarden van de WHO voor deeltjes, SO<sub>2</sub> en O<sub>3</sub> en een kortetermijnwaarde te bepalen voor PM<sub>2,5</sub>, en doeltreffende maatregelen te nemen die de lidstaten in staat stellen aan Richtlijn 2008/50/EG te voldoen, prioriteit te geven aan haar beoordeling van de door de lidstaten vastgestelde maatregelen teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren in het kader van inbreukprocedures, en haar inspanningen op te voeren om toe te zien op de naleving door de lidstaten, inclusief van de normen van de testprocedure voor emissies onder reële rijomstandigheden overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen<sup>3</sup>;
10. betreft de flexibiliteitsregeling die bij artikel 5 van Richtlijn (EU) 2016/2284 is ingevoerd; wijst erop dat in 2018 elf lidstaten een verzoek hebben ingediend om hun nationale emissieplafond aan te passen; dringt er bij de Commissie op aan om het gebruik van de mogelijkheid om de emissie-inventaris aan te passen tot een strikt minimum te beperken, en na te gaan of de lidstaten maatregelen hebben genomen om mogelijke onvoorziene emissies uit bepaalde sectoren te compenseren alvorens zij vragen om een aanpassing van de emissie-inventarissen;
11. betreft dat de criteria voor de plaatsing van bemonsteringspunten om verontreinigende stoffen te meten overeenkomstig Richtlijn 2008/50/EG de lidstaten een zekere

---

<sup>1</sup> Arrest van 5 april 2017, Europese Commissie tegen Republiek Bulgarije, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

<sup>2</sup> Arrest van 22 februari 2018, Europese Commissie tegen Republiek Polen, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94.

<sup>3</sup> Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 175 van 7.7.2008, blz. 1).

speelruimte bieden en het risico met zich meebrengen dat het doel van representativiteit niet wordt behaald; verzoekt de Commissie een analyse uit te voeren van de invloed van deze speelruimte op de vergelijkbaarheid van de stalen en de rechtstreekse gevolgen ervan;

12. verzoekt de Commissie in haar beleidslijnen en programma's voor samenwerking met derde landen aan de buitengrenzen van de EU rekening te houden met de grensoverschrijdende luchtverontreiniging die uit die landen afkomstig is en met het feit dat beleidslijnen en programma's van de EU voor samenwerking met die landen gevolgen kunnen hebben voor de verbetering van de luchtkwaliteit, alsook om haar steunprogramma's in eerste instantie te richten op het aanpakken van de oorzaken van deze vervuiling;
13. onderstreept dat een slechte luchtkwaliteit volgens de WHO gevolgen heeft voor de sociale en milieudeterminanten van gezondheid, zoals drinkwater en voldoende voedsel;
14. herinnert aan het verband tussen luchtverontreiniging en ongelijkheid, aangezien de blootstelling aan luchtverontreiniging veel groter is voor de kwetsbaardere lagen van de samenleving; spoort de lidstaten aan inspanningen te leveren om de opeenstapeling van milieu-, sociaal-demografische en economische problemen te voorkomen, onder meer door maatregelen te nemen om de vervuiling te beperken op plekken met een hoge kwetsbaarheid, zoals gezondheids-, onderwijs- en sociale voorzieningen, alsmede binnensteden en stadscentra;
15. is bezorgd over de toenemende hoeveelheid wetenschappelijk bewijs over de effecten van luchtverontreiniging door het verkeer op de cognitieve ontwikkeling en prestaties van kinderen en andere bevolkingsgroepen;
16. herinnert eraan dat de uniforme toepassing en de actualisering van de beste beschikbare technieken voor de beperking van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van cruciaal belang zijn om de handhaving van een adequaat niveau van milieubescherming in de EU te waarborgen;
17. beklemtoont dat het belangrijk is om in het geval van een eventueel nieuw emissieschandaal in de toekomst voor een hoog en uniform niveau van consumentenbescherming op de interne markt te zorgen, en roept de medewetgevers op procedures voor collectief verhaal te ontwikkelen op basis van de door de Commissie in april 2018 voorgestelde "new deal voor consumenten";

### ***Vervoer***

18. herinnert eraan dat het terugdringen van de luchtverontreiniging en de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van de vervoersector twee uitdagingen zijn die in stedelijke gebieden hand in hand gaan, dat emissievrije en emissiearme auto's, bestelwagens en bussen van cruciaal belang zijn om te zorgen voor schone, energie-efficiënte en betaalbare mobiliteit voor alle burgers, en dat een snellere ontwikkeling van een massamarkt voor deze voertuigen door het aanbod ervan in de Unie te vergroten, cruciaal is om de prijs ervan te laten dalen, waar consumenten, wagenparkbeheerders, openbare-aanbestedingsautoriteiten en de Europese samenleving als geheel baat bij hebben;
19. benadrukt dat het van cruciaal belang is de markt voor elektrische voertuigen te stimuleren en de lidstaten richtinggevende aanbevelingen aan te reiken om hen aan te

moedigen fiscale prikkels voor emissievrije of emissiearme voertuigen in te voeren; benadrukt dat de beschikbaarheid en toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur, ook in particuliere en overheidsgebouwen overeenkomstig de richtlijn energieprestatie van gebouwen<sup>1</sup>, en het concurrentievermogen van elektrische voertuigen essentieel zijn om de aanvaarding door de consument te verhogen; benadrukt dat het belangrijk is ervoor te zorgen dat de elektriciteit die gegenereerd wordt voor elektrische voertuigen, afkomstig is van duurzame energiebronnen; dringt in dit verband aan op een Europees langetermijninitiatief betreffende accu's van de volgende generatie;

20. herinnert aan de gemelde positieve resultaten van diverse maatregelen die in de lidstaten zijn toegepast om de toegang van personenvoertuigen tot stadscentra te beperken, te investeren in openbaar vervoer en de toegang tot andere vormen van vervoer zoals fietsen te bevorderen;
21. benadrukt dat de bevordering van actieve vervoerswijzen zoals fietsen en lopen van cruciaal belang is voor de verbetering van de luchtkwaliteit, aangezien de sterke afhankelijkheid van particuliere motorvoertuigen in steden en stedelijke gebieden daardoor wordt verminderd; is van mening dat actieve vervoerswijzen daarom moeten worden ondersteund met uitgebreide en hoogwaardige infrastructuur naast betrouwbaar openbaar vervoer op stedelijk en regionaal niveau, en dat deze vervoerswijzen via ruimtelijke planning moeten worden aangemoedigd;
22. merkt bovendien op dat het, aangezien de dagelijkse trajecten over het algemeen een erg korte afstand beslaan, van cruciaal belang is om te voorzien in infrastructuur voor het benutten van zachte vormen van mobiliteit (lopen, fietsen enz.) om mensen een alternatief te bieden voor wegvervoer;
23. wijst erop dat het voor de vermindering van luchtvervuiling van cruciaal belang is prikkels in te voeren voor de overgang naar emissiearme en emissievrije vrachtwagens, en de markt en het gebruik ervan te stimuleren;
24. onderstreept nogmaals het belang van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (sustainable urban mobility plans, SUMP's) voor de lange termijn, en spoort de lidstaten aan om SUMP's op te stellen waarin voorrang wordt gegeven aan emissievrije en emissiearme openbaarvervoerswijzen, teneinde de luchtverontreiniging, de broeikasgasemissies en het energieverbruik te verminderen; steunt de totstandbrenging van verkeerszones en intermodale platforms die prioritair toegankelijk zijn voor openbaar vervoer; benadrukt dat er behoefte is aan duidelijke en eenvoudig toegankelijke informatie over de stedelijke en regionale regulering van de toegang voor voertuigen en verzoekt de Commissie de ontwikkeling van een Europees digitaal informatie-instrument te ondersteunen;
25. verzoekt de Commissie de huidige samenwerking op verschillende niveaus met de lidstaten en Europese steden in het kader van de Stedelijke Agenda voor de EU te versterken met het oog op de voltooiing van het actieplan inzake stedelijke mobiliteit voor 2018<sup>2</sup>, waarin duidelijke oplossingen voor de aanpak van luchtverontreiniging op gemeentelijk niveau moeten worden vastgesteld, en de waarnemingspost voor stedelijke

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum\\_draft\\_action\\_plan.pdf](https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf)

mobiliteit (Eltis)<sup>1</sup>, die nuttige informatie verspreidt over financieringsmogelijkheden, casestudy's en beste praktijken voor de verbetering van de luchtkwaliteit door de invoering van betere oplossingen voor stedelijke mobiliteit, te blijven ondersteunen;

26. pleit ervoor dat meer gebruik wordt gemaakt van digitale technologieën bij de toepassing van het "de vervuiler betaalt"-beginsel, zoals elektronische tolheffing en elektronische vervoerbewijzen op basis van de milieuprestaties van voertuigen; benadrukt dat in een geharmoniseerd kader voor tolheffingssystemen rekening moet worden gehouden met de emissies van zowel broeikasgassen als verontreinigende stoffen met betrekking tot de milieuprestaties, om duidelijke en evenwichtige signalen uit te sturen voor de ontwikkeling van nieuwe voertuigen; benadrukt overigens dat deze regels duidelijk en transparant moeten zijn voor de weggebruikers; ondersteunt de gunstige milieu- en veiligheidseffecten van oplossingen inzake geconnecteerde mobiliteit en geautomatiseerd vervoer in stedelijke gebieden, zoals geoptimaliseerde verkeersstromen en de vermindering van de hoeveelheid verkeer als gevolg van auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats; verzoekt de Commissie en de lidstaten derhalve steden te ondersteunen bij de invoering van de benodigde technologie;
27. benadrukt dat groene overheidsopdrachten, waarbij de overheid voor haar eigen wagenpark of voor (semi)publieke autodeelprogramma's emissievrije en emissiearme voertuigen aankoopt, een essentieel onderdeel vormen voor het koolstofvrij maken van het wegvervoer en voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in heel Europa;
28. is ingenomen met de beloften van verschillende steden in Europa om hun voertuigenpark voor het openbaar vervoer schoner te maken door vereisten voor de aankoop van elektrische bussen in te voeren en verzoekt andere steden het voorbeeld te volgen van bepaalde Europese leden<sup>2</sup> van het netwerk van C40-steden die een verklaring voor straten zonder fossiele brandstoffen<sup>3</sup> hebben ondertekend waarin zij afspreken vanaf 2025 alleen elektrische bussen in te kopen en tegen 2030 grote stedelijke emissievrije gebieden te creëren;
29. benadrukt dat discrepanties tussen de officiële emissiecijfers voor de typegoedkeuring en het reële niveau van de NO<sub>x</sub>-emissies van Euro 3- tot Euro -6-auto's de belangrijkste oorzaak zijn van de vertraging bij de verbetering van de luchtkwaliteit in steden en stedelijke gebieden, en lokale regelingen en maatregelen om de meest vervuilende voertuigen te beperken, ernstig ondermijnen;
30. merkt op dat er op dit moment technologie bestaat om aan de Euro 6 NO<sub>x</sub>-normen voor dieselveertuigen te voldoen, ook in reële rijomstandigheden, zonder nadelige gevolgen voor de CO<sub>2</sub>-emissies;
31. verzoekt de lidstaten en de autofabrikanten ten aanzien van de verplichte aanpassingen aan de hardware van niet-conforme dieselveertuigen, waaronder de inbouw van selectieve katalytische hardware voor het reduceren van de emissies van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en het schoon maken van het huidige wagenpark, voor onderlinge coördinatie te

---

<sup>1</sup> <http://www.eltis.org>

<sup>2</sup> Parijs, Londen, Barcelona, Heidelberg, Milaan, Rome, Rotterdam, Warschau, Birmingham, Oxford en Manchester (vanaf 8 oktober 2018).

<sup>3</sup> [https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other\\_uploads/images/1579\\_3\\_FFFS\\_declaration\\_FINAL.Original.pdf?1535129747](https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.Original.pdf?1535129747)



zorgen, teneinde een verbod op dieselauto's te vermijden; is van oordeel dat de kosten van deze aanpassingen voor rekening moeten komen van de verantwoordelijke autofabrikant;

32. dringt er bij de Commissie op aan de NO<sub>x</sub>-emissies van het wagenpark van de EU te blijven beperken door de conformiteitsfactor, als voorzien in het tweede RDE-pakket, jaarlijks en conform de technologische ontwikkelingen te herzien, teneinde deze factor zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2021 tot 1 terug te brengen;
33. verzoekt de Commissie gebruik te maken van de gedelegeerde bevoegdheden die haar zijn toegekend overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens<sup>1</sup> om de controleprocedure zodanig aan te passen dat alle lidstaten de conformiteit tijdens het gebruik van voertuigen met NO<sub>x</sub>-emissionormen bij periodieke technische keuringen moeten controleren;
34. roept de Commissie op een nieuwe norm na Euro 6 voor voertuigen voor te stellen die brandstof-, technologie- en toepassingsneutraal is en ten minste op hetzelfde niveau is als de (Tier 3 en LEV III) NO<sub>x</sub>-normen in Californië/de VS en de vereisten voor conformiteit tijdens het gebruik en duurzaamheid;
35. verzoekt de Commissie door te gaan met haar werkzaamheden gericht op het verbeteren van de prestaties van de draagbare systemen voor het meten van emissies, om hun nauwkeurigheid te verbeteren en hun foutenmarge te reduceren; is van mening dat wat deeltjes betreft, de technologie van de draagbare systemen voor het meten van emissies in staat moet zijn deeltjes te meten met een omvang van kleiner dan 23 nanometer, die het grootste gevaar betekenen voor de volksgezondheid;
36. veroordeelt ten strengste de experimenten die in opdracht van de Europese onderzoeksgroep voor milieu en gezondheid in de vervoersector (EUGT) werden uitgevoerd tussen 2014 en 2015 op mensen en apen in een poging om aan te tonen dat uitlaatgassen van dieselmotoren van nieuwe voertuigen geen bedreiging vormen voor de gezondheid;
37. verzoekt de Commissie en de lidstaten ervoor te zorgen dat dergelijke experimenten, die in ethisch opzicht afschuwelijk en op geen enkele manier te rechtvaardigen zijn, nooit meer plaatsvinden binnen het grondgebied van de Unie;
38. verzoekt de Commissie te overwegen normen in te voeren om niet-uitlaatemissies van voertuigen aan te pakken;
39. verzoekt de Commissie emissies van machines op bouwterreinen die buiten de richtlijn betreffende niet voor de weg bestemde mobiele machines<sup>2</sup> vallen aan te pakken door een effectbeoordeling uit te voeren van het potentieel van emissievrije bouwmachines voor de vermindering van luchtvervuiling en geluidshinder, en van de mogelijke opname daarvan in toekomstige herzieningen van relevante EU-wetgeving;

---

<sup>1</sup> PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51.

<sup>2</sup> Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde verbrandingsmotoren, PB L 252 van 16.9.2016, blz. 53.

40. is van oordeel dat beheersgebieden voor emissies (emission control areas, ECA's) de luchtkwaliteit kunnen helpen verbeteren in kuststeden die te maken hebben met hoge niveaus van door de scheepvaart veroorzaakte vervuiling met zwavel- en stikstofoxiden; spoort de lidstaten in kwestie derhalve aan zich in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in te zetten voor de introductie van ECA's in de wateren van de EU, en verzoekt de Commissie dit te ondersteunen;

### ***Landbouw***

41. erkent dat de bestaande voedsel- en landbouwsystemen verantwoordelijk zijn voor buitensporige ammoniak- ( $\text{NH}_3$ ), stikstofoxide- ( $\text{N}_2\text{O}$ ) en methaanemissies ( $\text{CH}_4$ ), en dat 94 % van de ammoniakemissies en 40 % van de methaanemissies van landbouwactiviteiten afkomstig is;
42. onderstreept dat de landbouw de op twee na belangrijkste bron van primaire  $\text{PM}_{10}$ -emissies in de EU is, zoals benadrukt is door het Europees Milieuagentschap;
43. herinnert aan de bevindingen van het Europees Milieuagentschap, dat in 2017 meldde dat ammoniakemissies ( $\text{NH}_3$ ) van de landbouw bijdragen aan perioden van hoge deeltjesconcentraties die elk voorjaar in heel Europa voorkomen, en concludeerde dat  $\text{NH}_3$ -emissies mede verantwoordelijk zijn voor negatieve gezondheidseffecten op zowel korte als lange termijn;
44. benadrukt dat ammoniakemissies in stedelijke gebieden goed zijn voor 50 % van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging, aangezien ammoniak een belangrijke precursor van fijnstof is; verzoekt de Commissie en de lidstaten de hervorming van het gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB) van de EU aan te grijpen om luchtverontreiniging door de landbouw te bestrijden;
45. benadrukt dat technische maatregelen om ammoniakemissies te beperken weliswaar bestaan, maar tot dusver door slechts weinig lidstaten worden gebruikt; herinnert eraan dat het hierbij onder andere gaat om: stikstofbeheer, met inachtneming van de volledige stikstofkringloop; veevoederstrategieën voor de vermindering van stikstofuitscheiding door runderen, varkens en pluimvee; emissiearme technieken voor het aanbrengen van mest en kunstmest; emissiearme systemen voor de opslag van mest; emissiearme mestverwerkings- en composteersystemen; emissiearme dierenverblijfsystemen; en emissiearme technieken voor het aanbrengen van minerale mest;
46. verzoekt de medewetgevers in het toekomstige GLB maatregelen op te nemen die landbouwers in staat stellen de algehele uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de landbouwsector te verminderen, waar alle burgers van de Unie baat bij hebben;
47. onderstreept dat er steeds meer wetenschappelijke bewijzen voorhanden zijn van de schadelijke gezondheids- en milieueffecten van intensieve veehouderij, zowel in Europa als wereldwijd;
48. herinnert eraan dat methaanemissies in de landbouw een belangrijke precursor vormen van ozon op leefniveau, dat nadelige effecten heeft op de menselijke gezondheid, en dat 98 % van de stedelijke bevolking in de EU wordt blootgesteld aan ozonniveaus die de WHO-richtlijnen overschrijden;
49. benadrukt dat methaanemissies niet gereguleerd worden in het kader van EU-wetgeving inzake luchtverontreiniging noch specifiek gereguleerd worden in het kader van EU-

klimaatbeleid;

50. vestigt de aandacht op de diverse kostenefficiënte manieren om methaanemissies te bestrijden zonder gevolgen voor de vlees- en melkconsumptie; is van mening dat mestbeheer mogelijkheden voor emissiereductie biedt door de invoering van eenvoudige en kostenefficiënte maatregelen die uiteenlopen van opslag tot verspreidingstechnieken; is bovendien van mening dat de verandering van voederstrategieën (bijv. toevoeging van peulvruchten zoals alfalfa en vlas) voor een aanzienlijke vermindering van methaanemissies door darmfermentatie zou kunnen zorgen; brengt in herinnering dat het materiaal dat achterblijft na anaërobe vergisting, waarbij organische afvalstoffen door micro-organismen worden afgebroken en in biogas worden omgezet, rijk is aan voedingsstoffen en als natuurlijke meststof kan worden gebruikt;
51. benadrukt dat de kosten van luchtverontreinigingsbeheersing in Europa aanzienlijk lager liggen in de landbouwsector dan in andere sectoren waar reeds strengere emissienormen zijn ingevoerd;
52. is van mening dat toekomstige financiering in het kader van het GLB met verplichte maatregelen voor de vermindering van de luchtverontreiniging moet worden verbonden;

### ***Energie***

53. herinnert eraan dat de sector energieproductie en -distributie verantwoordelijk is voor meer dan de helft van de uitstoot van zwaveloxiden (SO<sub>x</sub>) en een vijfde van de uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) in de 33 landen die lid zijn van het Europees Milieuagentschap;
54. wijst op de aanzienlijke bijdrage van steenkool- en bruinkoolcentrales aan kwikemissies in de EU en benadrukt dat 62 % van de kwikemissies van de industrie in de EU van kolengestookte centrales afkomstig is;
55. herinnert eraan dat kwik een gevaarlijke neurotoxine is die zelfs bij een relatief geringe mate van blootstelling schadelijk is voor het zenuwstelsel;
56. is ingenomen met het feit dat ten minste tien EU-lidstaten hebben toegezegd steenkool uit te faseren; roept de EU-lidstaten op steenkool als energiebron uiterlijk tegen 2030 uit te faseren;
57. erkent dat stadsverwarming een belangrijke rol speelt bij de beperking van emissies en benadrukt dat goed ontwikkelde stadsverwarmingsinstallaties een van de belangrijkste factoren vormen om luchtverontreiniging te beperken; moedigt de lidstaten die niet over stadsverwarming beschikken aan om de voordelen van de invoering ervan in overweging te nemen;
58. verzoekt de Commissie en de lidstaten de invoering van efficiënte oplossingen voor huishoudelijke verwarming op basis van hernieuwbare energie te stimuleren om bij te dragen aan de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door huishoudens in de Unie;

### ***Luchtvervuiling binnenshuis***

59. benadrukt dat mensen bijna 90 % van hun tijd binnenshuis doorbrengen, waar de lucht

aanzienlijk meer verontreinigd kan zijn dan buiten;

60. herinnert eraan dat een slechte luchtkwaliteit binnenshuis wereldwijd verantwoordelijk is voor 10 % van de niet-overdraagbare ziekten en dat slechte luchtkwaliteit in kantoren bovendien in verband wordt gebracht met een verminderde productiviteit; dringt er bij de Commissie op aan geharmoniseerde testnormen vast te stellen om de luchtverontreiniging in binnenomgevingen te meten;
61. is van mening dat voor alle nieuwe en gerenoveerde gebouwen in de Unie verplicht een certificaat voor de binnenluchtkwaliteit moet worden afgegeven, waarin rekening wordt gehouden met bestaande prestatie-indicatoren en testmethoden op basis van de EN 16798-1-norm en de WHO-richtsnoeren voor binnenluchtkwaliteit;
62. roept de lidstaten en de Commissie op maatregelen aan te nemen en toe te passen voor de bestrijding van luchtverontreiniging bij de bron, rekening houdend met de verschillen tussen de bronnen van binnenlucht- en buitenluchtverontreiniging;

### ***Wetenschap, monitoring en onderzoek op het gebied van luchtverontreiniging***

63. erkent de complexiteit en de inherente onzekerheden van de wetenschap op het gebied van luchtverontreiniging, en pleit daarom voor het gebruik van verschillende vormen van kennis, met inbegrip van burgerwetenschap<sup>1</sup>, bij de monitoring van de luchtkwaliteit en de evaluatie van beleid; benadrukt hoe belangrijk het is om het publiek bewuster te maken en beter voor te lichten door de burgers te betrekken bij kwesties betreffende luchtkwaliteit;
64. verzoekt de Commissie en de lidstaten ondersteuning te geven aan het onderzoek naar en de ontwikkeling en certificering - op het niveau van de EU - van innovatieve slimme multi-sensor systemen voor het monitoren van de luchtkwaliteit zowel binnenshuis, als buiten; beklemtoont dat slimme systemen voor het monitoren van de luchtkwaliteit een geëigend instrument voor burgerwetenschap kunnen zijn, en een buitengewoon nut kunnen hebben voor mensen met astma en hart- en vaatziekten;
65. dringt er bij de lidstaten op aan te zorgen voor adequate, representatieve, nauwkeurige en continue metingen en monitoring van de luchtkwaliteit; herinnert eraan dat het belangrijk is om in de belangrijkste stedelijke agglomeraties waar sprake is van problemen met de luchtkwaliteit meet- en controlestations voor luchtverontreiniging te plaatsen, rekening houdend met het feit dat een ondeugdelijke locatie van de stations een goede follow-up van risico's voor de volksgezondheid belemmert;
66. verzoekt de lidstaten om onafhankelijke luchtkwaliteitsraden op te richten die de luchtkwaliteitsprestaties moeten analyseren en moeten beoordelen of de getroffen maatregelen adequaat zijn; is van mening dat deze analyses op lokaal niveau maandelijks moeten worden verricht en openbaar moeten worden gemaakt;
67. is van mening dat meer onderzoek nodig is naar de gezondheidseffecten van kleinere deeltjes, met inbegrip van PM<sub>1</sub>-fijnstof en ultrafijne deeltjes;

### ***Financiële overwegingen***

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen\\_science\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm)

68. dringt er bij de lidstaten op aan een einde te maken aan fiscale prikkels, belastingvoordelen of begrotingsoverdrachten die vervoersmiddelen met een hoge emissie direct of indirect bevoordelen, in overeenstemming met het beginsel van een gelijk speelveld;
69. herinnert aan het beginsel "besteding van inkomsten" met betrekking tot tolheffing, en pleit er, indien van toepassing, voor dat een percentage van de inkomsten uit het gebruik van weginfrastructuur wordt besteed aan maatregelen om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren;
70. wijst erop dat regio's die onder de energietransitie te lijden hebben, met name mijnbouwgebieden, moeten worden ondersteund, aangezien het om arme regio's gaat die vaak te maken hebben met hoge concentraties schadelijke stoffen in de lucht;
71. pleit voor de uitfasering van subsidies voor fossiele brandstoffen;
72. verzoekt de lidstaten meer financiering vrij te maken voor onderzoek naar het effect van luchtkwaliteit op de volksgezondheid, de samenleving en de economie, met inbegrip van alomvattende meetstrategieën waarin de blootstelling aan luchtverontreiniging wordt gemeten rekening houdend met de duur en de locatie van trajecten die personen afleggen; verzoekt de Commissie en de lidstaten om steden en gemeenten voldoende middelen ter beschikking te stellen om luchtverontreiniging te bestrijden;

o

o o

73. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.