

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 456 00 00
F 070 456 11 11

Kenmerk

DGM/K&L2011040188

Uw kenmerk

147533.01u

Datum 8 maart 2011
Betreft Eerste monitoringsrapportage NSL

Geachte Voorzitter,

Graag ga ik in op de vragen en opmerkingen in uw brief van 8 februari 2011 betreffende de eerste monitoringsrapportage NSL.

U onderkent in uw brief dat de monitoring een belangrijk middel is om tijdig problemen onder ogen te zien die er kunnen ontstaan bij het halen van de doelstellingen waarvoor het NSL in het leven is geroepen.

De monitoring is een essentieel onderdeel van de NSL systematiek. Elk jaar worden de prognoses van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit aangepast op basis van berekeningen met de monitoringstool. Aan de hand daarvan kan de uitvoering van het NSL worden bijgestuurd, en kunnen we er voor zorgen dat ook bij tegenvallers de doelstellingen tijdig worden gehaald.

Uw conclusie dat we 'nog zo ver verwijderd' lijken te zijn van de doelstellingen onderschrijf ik niet. In het overgrote deel van Nederland halen we de normen met het maatregelenpakket zoals dat in het NSL is opgenomen. Het inzetten van extra maatregelen op knelpuntlocaties rechtvaardigt de verwachting dat de normen op tijd worden gehaald.

U vraagt welke tijdspanne wordt gehanteerd bij het uitvoeren van (reserve)maatregelen. Maatregelen voor fijn stof worden op korte termijn genomen, dat wil zeggen voor 11 juni 2011. Dat is immers de datum waarop aan de grenswaarden voor fijn stof voldaan moet worden. Voor het uitvoeren van (reserve) maatregelen voor NO2 hebben we nog tijd tot uiterlijk 1 januari 2015. Als op grond van de jaarlijkse monitoring extra maatregelen nodig blijken te zijn, dan worden die opgenomen in het NSL, en meegenomen in de volgende monitoringsronde. Zo houden we steeds de vinger aan de pols als het gaat om tijdig uitvoeren van maatregelen.

Voorop staat de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de NSL partners. Als er in een bepaalde regio niet voldoende maatregelen worden getroffen, waardoor knelpunten niet tijdig worden weggenomen, kunnen de NSL partners gehouden worden aan de gemaakte afspraken. Er is immers een uitvoeringsplicht voor in het NSL opgenomen maatregelen.

Of meer maatregelen nodig zullen zijn is afhankelijk van de fluctuaties in de achtergrondconcentraties, die zich elk jaar opnieuw kunnen voordoen. Natuurlijk probeer ik wel waar mogelijk nieuwe tegenvallers te voorkomen. Ik zal mij inspannen te voorkomen dat een tegenvallend effect, zoals zich dat nu heeft voorgedaan bij de Euro V norm, zich opnieuw zal voordoen bij de Euro VI norm. Mijn voorganger heeft erop aangedrongen dat hier op Europees niveau afspraken over worden gemaakt. Het afgelopen jaar is dat al gebeurd bij het vaststellen van het eerste pakket van uitvoeringsbepalingen voor Euro VI, ter verbetering van de testcyclus. Een tweede, aangescherpt pakket van uitvoeringsbepalingen wordt naar verwachting vóór de zomer in Brussel vastgesteld.

De monitoring 2010 is een eerste momentopname van de voortgang van het NSL. Het is daarom nu nog te vroeg om de conclusie te trekken dat, zoals u stelt, 'de verwachtingen ten aanzien van het oplossen van de problemen rond fijn stof en NO₂ nog niet zijn ingelost'.

De verschillende tegenvallers voor NO₂ bij vrachtverkeer en scheepvaart, en voor fijn stof in de regio IJmond, zijn in hoofdzaak toe te schrijven aan nieuwe wetenschappelijke inzichten.

Wegverkeer blijft vooralsnog één van de belangrijkste oorzaken van luchtverontreiniging. De laatste/nieuwste wetenschappelijke inzichten laten in 2010 hogere emissies van het vrachtverkeer zien. Dientengevolge zijn er meer lokale knelpunten op locaties waar de concentraties in eerdere prognoses net onder de grenswaarden lagen. Bij rijkswegen kunnen waar dat nodig *is* extra schermen worden geplaatst, maar in steden zijn knelpunten minder eenvoudig weg te nemen. Daar is maatwerk vereist en kunnen lastige ingrepen nodig zijn om bijvoorbeeld verkeersstromen te verminderen of te verleggen. Het onder ogen zien hiervan staat niet gelijk aan het gooien van de handdoek in de ring, maar is veeleer een signaal dat de NSL partners hun verantwoordelijkheid in deze onderkennen.

Bij de veehouderij is de aanpak laat op gang gekomen omdat tot voor kort maar weinig effectieve maatregelen beschikbaar waren. Nu ze er zijn, zorgt het kabinet er voor dat ze zo snel mogelijk ingezet.

Bij veehouderijen in de nabijheid waarvan grenswaarden voor fijn stof worden overschreden gaat het voornamelijk om pluimveehouderijen. Die bedrijven bevinden zich vaak in gebieden waar ook de achtergrondconcentratie hoog is door de hoge dichtheid van intensieve veehouderijen in het gebied.

De gemeente verleent als bevoegd gezag de vergunning en ziet er op toe dat de maatregelen worden getroffen. Van de emissiebeperkende maatregelen zijn de investeringskosten tot 60% subsidiabel.

Maatregelen zijn onder meer: olie film, positieve of negatieve ionisatie, droogfilterwand, droogtunnel, verschillende typen luchtwassers. Daarnaast zullen op korte termijn nog verschillende andere maatregelen beschikbaar komen. Naast deze bedrijfsspecifieke maatregelen worden in 2011 emissie eisen voor fijn stof van kracht door middel van een wijziging van het Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij. Alle veehouderijbedrijven moeten daar aan voldoen, behoudens specifieke uitzonderingen. Daarmee wordt free-riders gedrag voorkomen, en worden de achtergrondconcentraties in de regio omlaag gebracht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
DGM/K&L2011040188

Bij knelpunten langs rijkswegen worden schermen geplaatst. Het belangrijkste effect van schermen is niet dat het fijn stof zich niet ongehinderd zijwaarts kan verspreiden, maar dat door beïnvloeding van de luchtstroming het fijn stof sneller naar hogere luchtlagen wordt gestuwd en daardoor meer wordt gemengd met schonere achtergrondlucht wat tot een afname van de concentratie leidt. Dit geldt ook voor andere vervuilende stoffen. Bij hogere schermen is het effect groter. Verder van het scherm is het effect lager. Het effect blijkt erg afhankelijk van de huidige wegbijdrage en lokale omgeving, maar doorgaans zal een scherm dicht op een rijksweg de concentratie in de omgeving met enkele microgrammen doen afnemen.

Een scherm langs een rijksweg heeft naar verwachting geen specifiek (positief) effect voor de weggebruiker zelf. Door het plaatsen van een scherm zal vóór het scherm de concentratie van vervuilende stoffen weliswaar enigszins kunnen toenemen, maar dat is verhoudingsgewijs verwaarloosbaar.

Het is juist, zoals u opmerkt, dat in de monitoring 2010 niet alle gegevens over de projecten en maatregelen volledig zijn ingevuld door gemeenten, waardoor er beperkt conclusies uit konden worden getrokken. Dat vindt zijn oorzaak in onbekendheid van betrokkenen met de werkwijze in het kader van de nieuwe monitoringstool. Voor het komende monitoringsjaar zal de handreiking worden verduidelijkt en wordt meer hulp geboden bij een goede invulling. Het eerste monitoringsjaar is in veel opzichten ook een leerjaar waar we lessen uit trekken. We verwachten dat in het volgende monitoringsjaar deze informatie sterk verbeterd zal zijn.

In november 2010 is er een inspectierapport uitgebracht (VROM-Inspectie: Uitvoering lokale luchtmaatregelen). Uit dat onderzoek blijkt dat in de eerste helft van 2010 reeds 32% van de NSL-maatregelen is uitgevoerd. In uitvoering is 56%, en 12% moet nog worden opgepakt. Met deze aanvullende informatie is er reden om uit te gaan van een positief beeld omtrent het uitvoeren van de NSL maatregelen door de NSL-partners.

U vraagt hoe de huidige maatregelen scoren ten opzichte van de nulmeting. De berekeningen die zijn gemaakt bij de vaststelling van het NSL, laten zien wat de verwachte effecten waren op dat moment. Er van uitgaande dat de uitvoering van het merendeel van de maatregelen op schema ligt en de maatregelen binnen de NSL periode worden uitgevoerd, zijn de effecten van deze maatregelen dezelfde als bij de vaststelling van het NSL.

Wat precies de gevolgen zijn van de voorgenomen 130km maatregel voor het

NSL wordt nader onderzocht, mede op basis van de acht experimenten die worden uitgevoerd. Bij de besluitvorming over wegen waar de maximumsnelheid kan worden verhoogd, is één van de randvoorwaarden - zoals vermeld in het regeerakkoord - , dat aan de grenswaarden voor *onder andere* luchtkwaliteit voldaan wordt. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd in *de brieven* van de minister van Infrastructuur en Milieu van 11 februari en 28 februari jl..

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
DGM/K&L2011040188

In mijn aanbiedingsbrief bij de NSL-monitoringsrapportage over 2010 heb ik aangegeven dat op langere termijn structurele maatregelen belangrijk zijn om er voor te zorgen dat we niet alleen de grenswaarden op tijd halen, maar ook daarna de concentraties verder dalen. Als de grenswaarden op tijd zijn gehaald, maar de concentraties op veel locaties net onder de grenswaarde liggen, bestaat er een risico dat nieuwe knelpunten kunnen ontstaan. Daarom is het belangrijk dat nu maatregelen worden genomen die ook na 2015 tot verdere verbeteringen van de luchtkwaliteit leiden. Daarbij denk ik vooral aan maatregelen in Europees verband die leiden tot schonere motoren. Tijdens de looptijd van het NSL hebben deze maatregelen nog niet hun volledige effect, maar uiteindelijk zullen ze er voor zorgen dat de luchtkwaliteit zodanig wordt verbeterd dat het risico dat bij eventuele tegenvallers nieuwe overschrijdingen ontstaan zeer beperkt is. Voor de fijn stof problematiek bij veehouderijen is de uitbreiding van het Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij met emissie eisen voor fijn stof een structurele maatregel die er voor zorgt dat de fijn stof concentraties verder dalen. Het betreft vooral maatregelen op nationaal niveau. Natuurlijk kunnen ook door gemeenten maatregelen genomen die een blijvend effect hebben, maar dat beperkt zich tot lokaal niveau.

De in het NSL opgenomen maatregelen waren ruimschoots voldoende om de knelpunten, zoals die bij de vaststelling van het NSL waren berekend, weg te nemen. Nu gebleken is dat de achtergrondconcentraties in 2010 zijn gestegen ten opzichte van 2009, is ook de saneringsopgave gestegen, en moeten meer maatregelen worden opgenomen in het NSL. De gestegen saneringsopgave leidt met name in het binnenstedelijk gebied tot extra knelpunten. De NSL partners hebben dus direct belang bij het goed uitvoeren van het NSL en het wegnemen van nieuwe knelpunten. Samen werken we aan uitbreiding van het maatregelenpakket.

Efficiëntere stedelijke distributie is inderdaad één van de mogelijke maatregelen om de luchtkwaliteit in de binnensteden te verbeteren. Vandaar dat mijn departement al jaren decentrale overheden en marktpartijen stimuleert om hier meer op in te zetten. In december van het afgelopen jaar is het Actieprogramma Stedelijke Distributie verschenen. Hierin is door de ambassadeur stedelijke distributie de ambitie verwoord dat eind 2011 in alle gemeenten met meer dan 65.000 inwoners en grote goederenvolumes, gemeentebestuur en bedrijfsleven zich samen inzetten voor het verbeteren van de stedelijke distributie.

Als één van de concrete acties is via netwerkorganisatie Connekt recent een coaching team opgericht om gemeenten en bedrijfsleven te helpen om effectieve stappen hierin te zetten.

Daarnaast zijn diverse pilots en initiatieven vanuit het bedrijfsleven op dit gebied gestart die langzaam maar zeker meer impact krijgen, zoals dagranddistributie (vóór en na de spits) en bundeling van kleine zendingen in tientallen steden. Het is aan de steden zelf om deze veelbelovende initiatieven, veelal via mijn departement gestimuleerd, nu op te schalen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
DGM/K&L2011040188

Op knelpunten met veel busverkeer kan een verdergaande inzet van schone bussen een oplossing zijn. In een aantal steden kan de doorstroming van het verkeer op het stedelijke hoofdwegennet nog verder worden geoptimaliseerd. Ook wordt berekend hoe een binnenstedelijk maatregelenpakket kan worden ingezet om het binnenstedelijk verkeersvolume terug te dringen. Het gaat per gemeente om maatwerk, de knelpunten verschillen immers per gemeente.

U vraagt welke compenserende maatregelen genomen worden vanwege het niet doorgaan van de kilometerheffing. Zoals ik in mijn aanbiedingsbrief bij de monitoringsrapportage heb aangegeven is onder het vorige kabinet de stimulering van Euro VI norm voor vrachtwagens in het NSL opgenomen ter vervanging van het wegvallen van Anders betalen voor Mobiliteit, in combinatie met stimulering van Euro 6 (dieselpersonenauto's.) Voor deze vervanging is de meldingsprocedure van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer gevolgd. Volgens de geldende voorschriften is deze melding en de onderbouwing daarvan openbaar gemaakt.

Het is niet zo vreemd dat bij het uitvoeren van de eerste monitoringsronde de monitoringssystematiek nog niet optimaal is gebleken. Belangrijk is dat het RIVM heeft vastgesteld dat de rekenkundige systematiek voldoet aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De monitoring van het NSL is een uniek instrument, waarbij gegevens over heel Nederland op dezelfde wijze worden doorgerekend waardoor er een rekenkundig consistent beeld ontstaat. Dat neemt niet weg dat er verbeteringen nodig zijn. Het RIVM heeft hiertoe een aantal aanbevelingen gedaan die opgenomen zijn in Bijlage B van het monitoringsrapport. De verbeteringen die door het RIVM zijn voorgesteld zijn technisch/rekenkundig van aard en spelen vooral op lokaal niveau een rol. De gesignaleerde verbeterpunten doen geen afbreuk aan de uitkomsten van het monitoringsrapport als geheel.

Daarnaast heeft het RIVM aangegeven geen zicht te hebben op de kwaliteit van de invoergegevens (verkeersgegevens). Het betrokken bevoegd gezag draagt hier namelijk zelf de verantwoordelijkheid voor. Om de transparantie van de invoergegevens te vergroten is verbetering nodig in het openbaar maken van de onderbouwing van de door de wegbeheerders gebruikte gegevens en modellen. Ik heb daarom de medeoverheden, voor zover zij dat nog niet gedaan hadden, verzocht om bij de komende monitoringsronde duidelijk aan te geven waar de informatie over die gegevens te vinden is.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
DGM/K&L2011040188

Voorts maakt het RIVM de Monitoringstool op basis van de ervaringen gebruiksvriendelijker voor de verschillende overheden. Het resultaat van deze acties zal leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de monitoringsrapportage.

Bestuurlijk overleg met de NSL partners zal plaatsvinden als de andere overheden voldoende zicht hebben op mogelijke extra maatregelen en het effect daarvan. Naar verwachting zal dat in april het geval zijn.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Joop Atsma