

Aan de Voorzitter van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Beantwoording Kamervragen van de leden Boelhouwer en Roefs 2070813070 over een niet gegeven smogalarm in Limburg

Datum Kenmerk
LMV 2008.029017

Uw brief Uw kenmerk
29 februari 2008 2070813070

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat de antwoorden aan op de kamervragen van de leden Boelhouwer en Roefs van 29 februari jl. over een niet gegeven smogalarm in Limburg kenmerk 2070813070.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel over smog in de regio Zuid-Limburg die net over de Belgische grens tot een smogalarm aanleiding gaf?

Antwoord

Ja.

Vraag 2

Hoe verklaart u dat in België op 19 februari 2007 waarden tot ver boven de alarmpremie werden gemeten (fijn stof gehalte > 100 µg/m³) en in Maastricht volgens een RIVM-kaart op hetzelfde tijdstip op het oog ongeveer dezelfde waarden werden gemeten zonder dat dat in (Zuid-)Limburg leidde tot alarmering van de inwoners?

Antwoord

De regelgeving inzake smog is in Nederland vastgelegd in de Smogregeling 2001. In deze regeling worden drie smogsituaties onderscheiden: geen of geringe smog, matige smog en ernstige smog. Het uitgangspunt voor deze driedeling wordt gevormd door de grenswaarden en de alarmpremies zoals deze op grond van de EU-richtlijnen gelden voor stoffen die smog kunnen veroorzaken.

De situatie waarin een concentratie zich onder de grenswaarde bevindt laat zich omschrijven als geen of geringe smog. De situatie waarin een concentratie zich tussen grenswaarde en alarmpremie bevindt laat zich omschrijven als matige smog. Bij concentraties boven de alarmpremie, is sprake van ernstige smog. Bij overschrijding van een grenswaarde of alarmpremie eist de eerste EU-dochterrichtlijn dat een lidstaat op een actieve manier recente informatie verspreidt over de geconstateerde situatie, een summier beoordeling daarvan en voorlichting over gezondheidsrisico's vanuit de gedachte dat de dan heersende niveaus hiertoe aanleiding geven.



De eerste EU-dochterrichtlijn geeft geen alarmdrempel voor fijn stof (PM_{10}), omdat een dergelijke drempel niet past bij de gezondheidseffecten die fijn stofconcentraties kunnen veroorzaken. Om toch te komen tot een zo uniform mogelijke systematiek in geval van smog, is er voor gekozen om de overgang tussen matige smog en ernstige smog voor fijn stof bij een daggemiddelde waarde van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ te leggen. Deze waarde is echter geen alarmdrempel en ook niet zo bedoeld. De waarde geeft uitsluitend een indicatie van de ernst van de situatie. Een waarde bij het bereiken waarvan direct maatregelen moeten worden genomen om nadelige gezondheidseffecten tegen te gaan, is voor fijn stof niet te geven. Zowel bij lage als hoge fijn stofconcentraties kunnen nadelige gezondheidseffecten optreden. Wel geldt dat hogere fijn stofconcentraties schadelijker zijn voor de gezondheid. De totale omvang van de risico's voor de bevolking wordt in grote mate bepaald door langdurige blootstelling aan relatief lage niveaus.

In België (Vlaanderen) zijn ten aanzien van fijn stof andere keuzes gemaakt. Indien daar voor twee dagen na elkaar daggemiddelde fijn stofconcentraties worden voorspeld die gemiddeld voor Vlaanderen hoger zijn dan $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt de bevolking geïnformeerd en worden snelheidsbeperkende maatregelen (90 km/u op sommige snelwegen/ringwegen) getroffen. Het betreft hier nationaal beleid. Omdat er immers geen EU informatie/alarmdrempel is voor PM_{10} werd deze drempel in Vlaanderen pragmatisch afgeleid op basis van historische meetgegevens.

Vraag 3

Is overwogen om ook in Limburg een smogalarm af te kondigen? Zo neen, waarom niet?

Antwoord

Nee, dat is niet overwogen omdat de in Nederland geldende waarde voor fijn stof ingevolge de Smogregeling 2001 van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als daggemiddelde waarde niet werd overschreden.

Vraag 4

Maakt een verplichte snelheidsbeperking voor het verkeer deel uit van de in het geval van smog te nemen maatregelen? En welke andere maatregelen zijn bij een smogalarm aan de orde?

Antwoord

Smog wordt slechts in beperkte mate veroorzaakt door lokale bronnen van luchtverontreiniging. Maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit bij smog, zoals een verlaging van de maximumsnelheid, zijn daarentegen vooral lokaal. Daarom hebben dergelijke maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit bij smog – en derhalve het wegnemen van ernstige acute gezondheidseffecten van smog – slechts een marginaal effect. In adviezen van de Gezondheidsraad (14 december 1990) en de toenmalige Centrale Raad voor de Milieuhygiëne (21 februari 1991) en in het RIVM-rapport 'Wintersmog en verkeersmaatregelen, effecten op luchtkwaliteit en gezondheid' (maart 1999, rapportnr. 650010012) is dit reeds eerder geconcludeerd. Om deze reden maken tijdelijke maatregelen, zoals een verlaging van de maximumsnelheid, tijdens een episode met ernstige smog geen deel uit van de Nederlandse smogregeling.

Overigens start binnenkort een experiment met dynamische maximumsnelheden, waarbij naar aanleiding van de lokale luchtkwaliteit op de A58 bij Tilburg de maximumsnelheid aangepast wordt. Onderzocht zal worden of verlaging van de maximumsnelheid gedurende een bepaalde periode afdoende is om een verwachte overschrijding van de dagnorm voor de lokale luchtkwaliteit te voorkomen.

Gedurende het gehele jaar wordt continu de luchtkwaliteitssituatie weergegeven op zowel NOS-Teletekst als de internetsite van het RIVM. Ingeval van matige of ernstige smog wordt extra informatie gegeven. Een belangrijk element in die voorlichting zijn gedragsadviezen.

Vraag 5

Hoe verklaart u dat aan de Limburgse smogsituatie geen enkele ruchtbaarheid is gegeven door de verantwoordelijke autoriteiten?

Antwoord

Volgens de geldende Nederlandse regelgeving was er geen sprake van een smogsituatie.

**Vraag 6**

Is de geconstateerde situatie voor u aanleiding om het gehele beleid ten aanzien van alarmering in geval van smog nog eens opnieuw te bekijken? Zo ja, bent u bereid de Tweede Kamer over uw bevindingen te informeren? Zo neen, waarom niet?

Antwoord

De door u gemelde situatie is geen aanleiding om het gehele beleid ten aanzien van de alarmering in geval van smog opnieuw te bekijken, omdat niet is gebleken dat het huidige beleid niet voldoet.

Wel is een actualisering van de smogregeling actueel, ter implementatie van de derde docterrichtlijn luchtkwaliteit. Deze actualisering wordt voorbereid in samenwerking met het IPO en de VNG.

Hoogachtend,
de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

dr. Jacqueline Cramer