

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1515

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *luchtkwaliteit* (ingezonden 18 februari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 maart 2013).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Een vuiltje in de Nederlandse lucht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom worden er in Maastricht en omstreken geen metingen gedaan, terwijl juist daar veel verontreinigde lucht blijft hangen gezien het feit dat deze regio in een dal ligt?

Antwoord 2

De meetpunten van het Landelijk Meetnet van het RIVM zijn zodanig gesitueerd dat er in combinatie met modelberekeningen een volledig beeld van Nederland kan worden verkregen. Het meetnet is niet specifiek gericht op locaties met mogelijk hoge concentraties. In Maastricht bevindt zich geen meetpunt van het RIVM, het dichtstbijzijnde meetpunt in Zuid-Limburg is in Wijnandsrade.

De provincie Limburg heeft wel een meetpunt langs de A2 in Maastricht. De meetwaarden van dit station kunnen via internet worden gevolgd.

Vraag 3

Onderschrijft u de conclusie van het Planbureau voor de Leefomgeving, «Alle beleidsinspanningen ten spijt is de Nederlandse luchtkwaliteit, bijvoorbeeld gemeten naar de fijnstofconcentraties, van matige tot slechte kwaliteit», zoals wordt geciteerd in het bericht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke stappen gaat u ondernemen om de Nederlandse luchtkwaliteit te verbeteren?

¹ NRC Handelsblad, 5 februari 2013

Antwoord 3

Ik kan die uitspraak in zoverre onderschrijven, dat verdere verbetering van de luchtkwaliteit zeker gewenst is, gezien de effecten op de gezondheid. Ik wijs er echter wel op dat de beleidsinspanningen effect hebben gehad. In de afgelopen 10 jaar is een dalende trend zichtbaar van de concentratie fijn stof. Deze trend wordt veroorzaakt door minder fijn stof uitstoot van het verkeer, onder andere door grootschalig gebruik van katalysatoren en roetfilters. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft er toe geleid dat in Nederland een fors pakket aan maatregelen wordt uitgevoerd waardoor we de normen voor zowel fijn stof als stikstofdioxide naar verwachting op tijd kunnen halen. De suggestie dat beleidsinspanningen tekort schieten wijs ik daarom van de hand. Nederland doet zoveel als redelijkerwijs mogelijk is binnen haar landsgrenzen. Veel van de luchtvervuiling komt uit het buitenland. Verdere verbetering van de luchtkwaliteit zal daarom vooral moeten worden bereikt door op Europees niveau afspraken te maken over een combinatie van aanscherping van vooral nationale emissieplafonds en meer effectieve bronmaatregelen. Hier zal ik mij binnen Europa dan ook voor inzetten.

Vraag 4

Bent u het eens met de uitspraak van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), «Ondanks de consistente aanpak hebben de berekeningen voor toekomstige jaren een relatief grote onzekerheid, vooral doordat de kwaliteit van de invoergegevens niet bekend is», zoals wordt geciteerd in het bericht?² Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke stappen gaat u ondernemen om de kwaliteit van de invoergegevens te verbeteren?

Antwoord 4

Ja, ik ken die uitspraak. In de monitoring voor het NSL ligt de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de invoergegevens bij de wegbeheerders die de gegevens aanleveren, zit zijn rijk, provincies en gemeenten. Omdat bij het RIVM niet bekend is hoe de invoergegevens tot stand komen, levert dit een onzekerheid op.

Het is de taak van de betreffende wegbeheerders om te zorgen voor een goede en controleerbare kwaliteit van die gegevens. In de monitoring wordt gevraagd naar een publiek toegankelijke onderbouwing van deze gegevens. Dat komt goed op gang. Inmiddels is de onderbouwing al openbaar beschikbaar van de partners in de gebieden met de hoogste concentraties. Voorts wordt door het RIVM ter uitvoering van de motie Van Tongeren (30 175, nr. 120) elk jaar een aantal steekproeven gedaan waarmee wordt nagegaan of de gegevens voldoende consistent zijn. Dat leidt tot aanbevelingen van het RIVM aan de wegbeheerder, die daar zelf mee aan de slag gaat.

Vraag 5

Waarom worden er in Nederland pas maatregelen genomen bij «ernstige» smog, terwijl bij «matige» smog de concentraties van schadelijke stoffen in de lucht al zodanig zijn dat deze ernstige gevolgen hebben voor de volksgezondheid?

Antwoord 5

Er is sprake van matige smog als de concentraties van zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes of ozon hoger zijn dan de grenswaarde of informatiedrempel voor de betreffende stof, maar lager dan de alarmdrempel. Bij het bereiken van de alarmdrempel kan kortstondige blootstelling risico's inhouden voor de gezondheid van de bevolking als geheel. Bij matige smog is dat niet het geval. Bij matige smog kan een deel van de bevolking, behorend tot bijzonder gevoelige bevolkingsgroepen, effecten ondervinden.

² Zie ook: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, «Nulmeting van het NSL monitoringsprogramma. Analyse van de uitgangssituatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit», Rapport 680712001/2010, p. 4, 11, 56

Vraag 6

Deelt u de mening dat de term «matige» smog geen recht doet aan de schadelijke gevolgen van smog die dan optreden, en dat er dus een andere benaming moet komen voor deze situatie, bijvoorbeeld «hevige» smog? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee. Zie het antwoord op vraag 5. Bij matige smog bestaat het risico dat bijzonder gevoelige bevolkingsgroepen effecten ondervinden. Het gaat bij matige smog niet om ernstige gevolgen voor de volksgezondheid.