

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

3486

Vragen van de leden **Van Gent** en **van Tongeren** (beiden GroenLinks) aan staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de Europese aanpak om fijnstof terug te dringen* (ingezonden 6 juli 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 2 september 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Europese aanpak om fijnstof terug te dringen werkt juist averechts»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Voldoet Nederland in 2015 overal aan de nieuwe EU-normen voor de allerkleinste fijnstofdeeltjes (PM_{2,5})? Zo nee, op welke schaal wordt er niet aan die normen voldaan?

Antwoord 2

In 2008 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in haar rapport «PM_{2,5} in the Netherlands» gesteld dat de nieuwe EU-grenswaarde voor PM_{2,5} in Nederland zeer waarschijnlijk niet overschreden zal worden in 2015, omdat het beleid dat ingezet is om aan de PM₁₀-normen te voldoen, mede tot gevolg heeft dat ook aan de PM_{2,5}-normen kan worden voldaan. Deze stelling werd in 2010 bevestigd door het PBL in het rapport² over het Beleidsgericht Onderzoeksprogramma Fijn Stof.

Met behulp van de gegevens die in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden verzameld, zal jaarlijks op basis van de laatste inzichten worden bevestigd of dit beeld standhoudt, of dat aanvullend beleid noodzakelijk is.

¹ Volkskrant, 5 juli 2011.

² Bijlage bij Kamerstukken 2009–2010, 30 175, nr. 99.

Vraag 3, 4 en 8

Wat is uw reactie op de stelling dat luchtkwaliteitsnormen zoveel mogelijk gericht moeten zijn op het gezondheidsrisico en welke consequenties heeft dat volgens u voor de fijn stof normen?

Werkt de Europese Commissie ook aan nog preciezere normen, namelijk voor PM₁? Bent u bereid er in Europa op aan te dringen voort te maken met het stellen van meer precieze fijn stof normen? Zo nee, waarom niet?

Wat is uw reactie op de kritiek van de onderzoekers van adviesbureau DGMR dat de huidige normen en maatregelen niet leiden tot de aanpak van de meest schadelijke deeltjes?

Antwoord 3, 4 en 8

Ik ben het er mee eens dat luchtkwaliteitsnormen als doel moeten hebben om de gezondheidsrisico's te verminderen. Dat is ook de achtergrond van de huidige normen. Naar aanleiding van de motie-Spies c.s.³ heeft de regering Uw Kamer op 30 augustus 2010 gemeld⁴ dat de beschikbare kennis onvoldoende is om nieuwe normstelling voor te stellen. Dit is nog steeds het geval.

Er is wereldwijde consensus dat PM₁₀ en PM_{2,5} goede en bruikbare indicatoren zijn voor fijn stof. Vervanging van normstelling voor PM₁₀ en PM_{2,5} door normstelling voor het aantal ultrafijne deeltjes of voor een roetmaat acht ik onverantwoord omdat de aandacht voor andere schadelijke fracties in fijn stof daarmee zou wegvallen en dat is uit oogpunt van bescherming van de gezondheid ongewenst. Immers, de grovere deeltjes binnen fijn stof hebben vooral bij personen met luchtwegaandoeningen gezondheidseffecten. De fijnere deeltjes vormen eerder een risico voor personen met hart- en vaatziekten.

De Europese Commissie is in 2011 gestart met een evaluatie van het luchtkwaliteitsbeleid, uitmondend in een mogelijke herziening van de luchtkwaliteitsnormen in 2013. In dat kader zal de Europese Commissie de WHO vragen te evalueren of de beschikbare wetenschappelijke kennis voldoende is om de roetfractie apart te beschouwen. Daarvoor zal Nederland de resultaten van eigen onderzoek inbrengen. Op basis van de reactie van de WHO moet in de EU bezien worden of aanvullende normstelling wenselijk en mogelijk is.

Het RIVM geeft aan dat het meten van het aandeel roet in fijn stof, dat sterk samenhangt met de aanwezigheid van de ultrafijne deeltjes, als aanvullende gezondheidsrelevante indicator een meer robuust handvat zou kunnen bieden dan het meten van het aantal ultrafijne deeltjes, gezien het complexe karakter van deze laatste parameter. Recent heeft het RIVM analyses uitgevoerd naar de relaties tussen fijn stof, roet en gezondheidseffecten. Deze bevindingen worden op dit moment ook in WHO kader besproken. Naar verwachting zal de WHO daar volgend jaar over rapporteren.

Ongeacht of er een aparte norm zou moeten en kunnen worden vastgesteld, is er nu al veel beleid ingezet om juist de fijnere roetfractie binnen fijn stof te reduceren. De bevordering van de toepassing van roetfilters bij verkeer vormt daar een belangrijk voorbeeld van.

Vraag 5 en 6

Zijn er naast Gelderland nog andere plekken in Nederland waar metingen zijn verricht naar fijn stof deeltjes kleiner dan PM₁₀? Zo ja, welke zijn dat? Kunt u de Kamer een overzicht verschaffen van de meetgegevens?

Heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) het voornemen om, met het oog op de nieuwe luchtkwaliteitsnormen die in 2015 ingaan, ook PM_{2,5} te gaan meten? Zo ja, op welke schaal? Zo nee, bent u bereid hen daartoe de opdracht te geven?

Antwoord 5 en 6

De Europese luchtkwaliteitsrichtlijn verplicht lidstaten tot het meten van PM_{2,5}. Deze taak is in Nederland bij het RIVM ondergebracht, als onderdeel van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Het RIVM meet binnen het LML op 24 locaties PM_{2,5}. Verder hebben de GGD Amsterdam (9) en, in het Rijnmondgebied, DCMR (12) meetpunten voor PM_{2,5}.

³ Kamerstukken 2008–2009, 30 175, nr. 71.

⁴ Kamerstukken 2009–2010, 30 175, nr. 99.

Naast PM_{2,5} wordt op een aantal plaatsen ook zwarte rook gemeten. Zwarte rook kan beschouwd worden als een goede indicator voor de roetdeeltjes in de emissies van verbrandingsprocessen, zoals verkeeremissies. In het LML wordt op 11 punten zwarte rook gemeten. De GGD Amsterdam (4) en de DCMR (7) meten het ook.

In het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit, dat het RIVM elk jaar rond de zomer uitbrengt, zijn de meetresultaten voor PM_{2,5} en zwarte rook opgenomen van elk van de drie genoemde instituten.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de stelling dat de huidige generatie roetfilters de fijnste en meest ongezonde stofdeeltjes niet afvangen en groei van het autoverkeer dus sowieso leidt tot meer uitstoot van de fijnste deeltjes?

Antwoord 7

Het is onjuist dat de huidige generatie roetfilters de fijnste deeltjes niet zouden afvangen en alleen de grovere deeltjes zouden wegfilteren. Onderzoek van TNO en andere instituten heeft aangetoond dat dieselveertuigen met de huidige generatie (gesloten) roetfilters een emissie van zowel grovere als fijnere deeltjes kennen die zelfs lager is dan bij voertuigen op bijvoorbeeld aardgas. Meer dan 95% van het fijn stof over het hele spectrum van fijn en ultrafijn wordt afgevangen. Dat betekent dat het gevoerde beleid juist zeer effectief is geweest. Door inspanningen van het kabinet bewerkstelligd dat in Nederland – veel eerder dan op grond van Europese regelgeving noodzakelijk – al enkele jaren vrijwel alle nieuwe dieselauto's voorzien zijn van deze roetfilters.

Aanvullend daarop is inmiddels in de EU besloten dat er naast een eis aan de massa van de uitstoot ook een eis zal gaan gelden voor de aantallen uitgestoten deeltjes (introductie van Euro 6 en VI voor zowel personen- als vrachtwagens). Hiermee wordt zeker gesteld dat alleen de effectieve gesloten roetfilters worden toegepast.

Naar aanleiding van eerdere berichten over de mogelijke ineffectiviteit van roetfilters voor de gezondheid heeft het RIVM dit nader onderzocht. Wetenschappers van de universiteit van Edinburgh, Umea en het RIVM hebben met steun van de Britse Hartstichting (BHF) recent aangetoond dat deze «deeltjesvangsters» de negatieve gevolgen van dieseluistoot op het hart en de bloedsomloop drastisch verminderen en daarmee wellicht ook de kans op een hartaanval. Men concludeert dat het uitfilteren van fijn stof in de dieselmotoruitstoot door roetfilters een effectieve maatregel is.⁵

⁵ Lucking, A.J. *et al*, Particle traps prevent adverse vascular and prothrombotic effects of diesel engine exhaust inhalation in men. *Circulation* 2011; 123: 1721–1728.