

Vergaderjaar 2020–2021

28 663

Milieubeleid

Nr. 77

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 september 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij om een reactie gevraagd op de brief van vijftig hoogleraren en andere wetenschappers, gedateerd 22 juni 2021, die een petitie bevat waarin zorgen worden uitgesproken over het milieu in de grensregio Zuid-Limburg. Deze brief bevat de door uw Kamer gevraagde reactie. Daarbij maak ik de kanttekening dat de brief in eerste instantie het verzoek bevat om dit onderwerp in de kabinetsformatie mee te nemen. Hierover gaan de informateur en de politieke partijen die regeringsverantwoordelijkheid willen dragen. Mijn reactie beperkt zich daarom tot hoe de geuite zorgen kunnen worden geplaatst tegen de achtergrond van het huidige milieu- en luchtvaartbeleid. Dit laat onverlet dat ik het waardeer als bezorgde bewoners en burgers hun zorgen over de kwaliteit van de leefomgeving delen om zo beleidsverantwoordelijken en uitvoerende instanties aan te sporen hierin actie te ondernemen. De reactie ten aanzien van de vliegvelden bij Luik en Maastricht geef ik mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Algemeen

Voor de onderwerpen die in de brief worden opgevoerd geldt veelal EU wet- en regelgeving die moet verzekeren dat lidstaten op een uniforme manier milieubeleid voeren. Naast de specifieke bepalingen in de Europese wet- en regelgeving die moeten waarborgen dat buurlanden elkaar raadplegen in gevallen die daarvoor in aanmerking komen, kunnen wederzijdse zorgen ook via al bestaande interbestuurlijke overlegstructuren op regionaal niveau worden gedeeld. Het milieubeleid werkt het effectiefst als alle overheden en instanties, zoals de provincie, de omgevingsdienst, gemeenten en in dit geval ook de Euregio Maas-Rijn, dit binnen de aan hun toegedeelde verantwoordelijkheden doen.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de regio Zuid-Limburg komt overeen met hetgeen verwacht mag worden op grond van de geografische ligging, die onder meer bepalend is voor de achtergrondconcentratie en de aanwezige regionale en lokale bronnen. Verhoogde concentraties stikstofdioxide (NO₂) zijn terug te vinden in stedelijk gebied (Maastricht, Geleen) en langs de autowegen, maar deze blijven overal onder de Europese grenswaarden. Dit geldt ook voor fijnstof. Desalniettemin geldt dat concentraties onder de grenswaarden ook schadelijk voor de gezondheid kunnen zijn. Daarom is er nationaal en internationaal beleid om de luchtkwaliteit in heel Nederland, dus ook in Zuid-Limburg, verder te verbeteren.

Nationaal

Het kabinet heeft met het Schone Lucht Akkoord een nieuwe richting ingezet voor het luchtbeleid. De Tweede Kamer is hierover met enige regelmaat geïnformeerd¹. Voor wat de regio Zuid-Limburg betreft kan ik melden dat naast de provincie Limburg de gemeenten Heerlen, Maastricht en Meerssen deelnemen aan het Schone Lucht Akkoord. De dertien andere gemeenten in de regio doen dit (nog) niet. De provincie en deelnemende gemeenten kunnen gebruik maken van de SpUK-regeling² die de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord financieel ondersteunt. Aanvragen kunnen nog worden ingediend tot 1 november 2021 en zolang het budget niet is uitgeput.

Internationaal

Ook internationaal wordt gewerkt aan een nieuwe impuls voor het luchtkwaliteitsbeleid. In het Schone Lucht Akkoord is afgesproken dat de inzet op ambitieus internationaal luchtkwaliteitsbeleid wordt versterkt. Deze ambitie loopt in de pas met een waaier van initiatieven vanuit de Europese Commissie. Zo zal de Commissie in 2022 voorstellen presenteren om de luchtkwaliteitsnormen van de EU beter af te stemmen op de komende aanbevelingen van de WHO en om de bepalingen inzake monitoring, modellering en luchtkwaliteitsplannen te versterken. Parallel met het initiatief om de Richtlijn luchtkwaliteit³ te herzien wil de Commissie strengere eisen invoeren om luchtverontreiniging aan de bron aan te pakken, zoals emissies vanuit de landbouw, de industrie, het vervoer, de gebouwde omgeving. Dit gebeurt onder meer via een aantal maatregelen en strategieën van de Europese Green Deal. Meer concreet zal de Commissie begin 2022 een voorstel doen om de Richtlijn Industriële Emissies⁴ zodanig te herzien dat het aantal sectoren wordt uitgebreid waar de richtlijn op ziet en er strengere normen zullen gaan gelden. Voorts werkt de Commissie aan een aantal nieuwe voorstellen om de ammoniakemissies afkomstig uit de veehouderij omlaag te brengen. Ammoniak is immers een belangrijke precursor voor de vorming van secundair fijnstof (PM_{2,5}).

Tot slot noem ik twee voorstellen gericht op het wegverkeer. De Commissie werkt aan een voorstel om de normstelling voor de uitstoot van personenauto's met een verbrandingsmotor aan te scherpen (Euro 7). Hierin wordt naar verwachting ook de uitstoot van fijnstof afkomstig van remvoeringen meegenomen, inclusief die van elektrische voertuigen.

¹ Hoofdlijnenbrief Schone Lucht akkoord, Kamerstuk 30 175, nr. 339 en de brief met de Uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord, Kamerstuk 30 175, nr. 373.

² Kamerstuk 30 175, nr. 373.

³ Richtlijn 2008/50/EG.

⁴ Richtlijn 2010/75/EU.

Daarnaast is er het vooruitzicht dat er een Europees verbod komt voor de verkoop van personenauto's met een benzine- of dieselmotor. Een dergelijk verbod zal de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden en langs autowegen aanzienlijk verbeteren. Het ingangsjaar is nog niet vastgelegd. Samen met acht andere landen heeft Nederland zich uitgesproken voor 2030. De Europese Commissie heeft onlangs 2035 voorgesteld.

Het bovenstaande kan als volgt worden samengevat. Het beleid is erop gericht om ook in Zuid-Limburg de luchtkwaliteit te verbeteren. Het Schone Lucht Akkoord is hiervoor momenteel het belangrijkste instrument en provincie en gemeenten kunnen gebruik maken van de mogelijkheden die het akkoord biedt. Regionale afspraken over het verminderen van de milieudruk kunnen dit aanvullen. De vooruitzichten voor verbetering op de langere termijn zijn gunstig vanwege de verdere aanscherping van het Europese luchtbeleid waar de Commissie een aantal gerichte voorstellen aan het voorbereiden is.

Biomassacentrale Lixhe

De geplande biomassacentrale in Lixhe heeft een milieuvergunning nodig die moet voldoen aan de bepalingen die zijn vastgelegd in de Richtlijn Industriële Emissies. Het systeem van vergunningverlening voorziet in een continue aanscherping van bindende Europese eisen op basis van de beste beschikbare technieken (BBT). Zo zijn in 2017 de BBT-eisen voor grote stookinstallaties, waar ook biomassacentrales onder vallen, aangescherpt. Deze eisen gelden ook voor installaties in België. Het PBL concludeert in het rapport «Beschikbaarheid en toepassingsmogelijkheden van duurzame biomassa» van 8 mei 2020 dat de negatieve effecten van grotere installaties op wijk- en stadsniveau zeer beperkt zijn. Dit zou dan ook moeten gelden voor de woonkernen in Zuid-Limburg op korte afstand van het industrieterrein van Lixhe, zoals het Nederlandse Eijsden. Het PBL plaatst daarbij overigens wel de algemene kanttekening dat de zorgen van omwonenden op zich begrijpelijk zijn. Feit blijft dat ook de modernste ketels, warmte- en elektriciteitscentrales gestookt op biomassa meer uitstoot genereren dan gasgestookte installaties en dus een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit (ook al is dat in sommige gevallen verwaarloosbaar), zeker als het er steeds meer zouden worden, aldus het PBL.

Afgravingen mergel voor cement

Voor de verdere uitbreiding van de mergelgroeve om nog eens 107,5 ha af te graven in Belgisch buitengebied Kanne, Zussen en Eben-Emael, heeft de exploitant (cementfabriek CBR) toestemming nodig van de Waalse autoriteiten. Er zal een milieueffectrapportage moeten worden opgesteld en indien er een milieuvergunning kan worden verleend, zal deze voldoende voorschriften moeten bevatten om de gevolgen voor de omgeving zo beperkt als mogelijk te houden.

Vliegveld Bierset (Liège Airport)

In 2013 is in het luchtruim boven Zuid-Limburg een luchtruimwijziging doorgevoerd om de veiligheid in het luchtruim te verbeteren. Sindsdien is de geluidshinder als gevolg van luchtverkeer naar de luchthaven Liège Airport in de omgeving van gemeente Eijsden-Margraten in de vroege uren van de nacht toegenomen. De afgelopen jaren hebben geregeld gesprekken plaatsgevonden tussen de Nederlandse en Belgische autoriteiten over de aanpak van de geluidshinder en mogelijkheden om de situatie te verbeteren. Begin 2020 is een Nederlands-Belgische expertgroep opgestart die de verbetermogelijkheden verkent en uitwerkt.

Daarbij wordt specifiek gekeken naar de nachtelijke vliegtuigbewegingen, tussen 23.00 uur en 06.00 uur. De Nederlandse en Belgische autoriteiten zullen vervolgens een afweging maken welke aanvullende verbeteringen in de praktijk kunnen worden gebracht.

Daarnaast heb ik vernomen dat Liège Airport het voornemen heeft de luchthaven uit te breiden. Deze ontwikkeling volg ik met aandacht, gezien de nabije ligging van deze luchthaven tot de Nederlandse grens en bestaande geluidsoverlast in de omgeving van Zuid-Limburg als gevolg van vliegverkeer van en naar Liège Airport. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft bij haar Belgische collega's schriftelijk aandacht gevraagd voor de mogelijke grensoverschrijdende effecten en aangegeven dat zorgen van Nederlandse belanghebbenden zorgvuldig moeten worden meegenomen in het proces. Daarbij is aangegeven dat zij verwacht dat wordt geborgd dat een eventuele uitbreiding van Liège Airport niet zal leiden tot een toename van (geluids)hinder in Zuid-Limburg. Hierover bent u in april dit jaar per brief geïnformeerd⁵.

Vliegveld Maastricht – Aachen

In de Luchtvaartnota 2020–2050 (Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 820) heeft het Rijk aangegeven dat regionale burgerluchthavens van nationale betekenis zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. Dat is ook de reden dat het Rijk van de luchthavens verwacht dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling in hun regio verkennen. Het verminderen van de negatieve effecten van de luchthaven is daar onderdeel van. Met medeneming van deze regionale verkenning en de uitkomsten van het participatietraject verwacht het Rijk van de luchthavens een aanvraag voor een Luchthavenbesluit. Het Rijk zal op basis van deze aanvraag en in te winnen adviezen (bijvoorbeeld over de economische onderbouwing en uit te voeren milieuonderzoeken) beslissen over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

Voor wat betreft Maastricht Aachen Airport (MAA) wil de provincie Limburg als eigenaar van de luchthaven de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting bepalen. In dat kader heeft de provincie begin 2020 de heer Van Geel als onafhankelijk verkenner aangesteld en hem de opdracht gegeven om in een regionale verkenning tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van MAA tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven. De heer Van Geel heeft in januari 2021 zijn advies over MAA uitgebracht aan de provincie. Hij adviseert de provincie onder andere om een expliciete keuze te maken inzake het gewenste profiel van de luchthaven (alleen vracht of een combinatie vracht/passagiers) en om hinder te verlagen voordat van groei sprake kan zijn, bijvoorbeeld door de latente ruimte in de huidige vergunning niet te gebruiken, door de te verdienen gebruiksruimte voor 25% te benutten voor het reduceren van de feitelijke geluidsbelasting en/of door openingstijden te beperken tot 07.00–23.00 uur. De provincie heeft laten weten het advies te betrekken bij het opstellen van een nieuwe meerjarige strategie voor MAA. Daarbij zullen door de provincie de consequenties en implicaties van het advies nader worden onderzocht voor de positie en exploitatie van de luchthaven nu en in de toekomst. Ook wordt een maatschappelijke kosten batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Besluitvorming over de meerjarenstrategie is door de provincie voor medio mei 2022 voorzien, wanneer de aanvullende onderzoeken zijn afgerond. Op basis van de strategie wordt een aanvraag voor een

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 852.

Luchthavenbesluit door de luchthaven voorbereid (inclusief de uitvoering van verschillende onderzoeken zoals milieueffectonderzoeken).

Kerncentrale Tihange

Afgelopen jaren is uw Kamer meerdere keren geïnformeerd over de veiligheidssituatie van de Belgische kerncentrales, naar aanleiding van zorgen hierover bij inwoners van de grensgemeenten in Nederland. Nucleaire veiligheid is een nationale verantwoordelijkheid. In België wordt door het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC) toezicht gehouden op de nucleaire veiligheid en het is aan hen om te beoordelen of de kerncentrales veilig zijn. Indien het FANC van oordeel mocht zijn dat dit niet het geval is, zal zij daarop ingrijpen. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van internationaal vastgestelde veiligheidseisen. Het FANC heeft uitgebreid op haar website gepubliceerd over de problematiek rond de waterstofvlokken in de wanden van de reactorkuip van Tihange 2⁶. Begin dit jaar heeft het FANC over de follow-up metingen bij Tihange gecommuniceerd⁷. De rechtbank van Brussel heeft op 2 september 2020 uitspraak gedaan dat, op basis van het oordeel van het FANC, dat de kernreactor Tihange 2 niet hoeft te sluiten. Mijn voorgangers hebben meerdere malen contact gehad met de Belgische collega's, waarbij de Nederlandse zorgen zijn uitgesproken. Ik zal deze contacten voortzetten. Tussen de Nederlandse en Belgische overheid zijn er goede afspraken over informatie-uitwisseling, inspraak en alarmering. De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) en het FANC hebben in 2017 een samenwerkingsovereenkomst vastgesteld en voeren periodiek overleg. Ook is er de afgelopen jaren meerdere malen gesproken met de veiligheidsregio's in de grensstreek.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg

⁶ Foutindicaties in de stalen wanden van de reactorvaten van Doel 3 en Tihange 2 | FANC – Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle.

⁷ <https://fanc.be/nl/nieuws/waterstofvlokken-reactorvat-tihange-2-geen-evolutie>.