

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
www.amsterdam.nl

Wethouder E.D. Wiebes
Portefeuille Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Noord/Zuidlijn en ICT

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Ministerie voor Infrastructuur en Milieu
Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum 26 maart 2013

Ons kenmerk DIVV/UIT/2013009097
Behandeld door H. van Bergen
Telefoonnummer 06 4616 8111
Faxnummer
E-mail H.van.Bergen@IVV.amsterdam.nl

Afschrift

- Minister van Infrastructuur en Milieu: mevrouw M. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus;
- Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport: mevrouw E. I. Schippers;
- Staatssecretaris van Financiën: de heer F.H.H. Weekers;
- Tweede Kamer der Staten-Generaal: leden van de Kamercommissie Infrastructuur en Milieu

Onderwerp Aanpak luchtkwaliteitproblematiek in gemeenten

Geachte mevrouw Mansveld,

De kwaliteit van de lucht in onze steden is onvoldoende en dat is slecht voor de gezondheid van onze inwoners. Samen met het rijk werken wij in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hard om de lucht schoner en gezonder te maken. Wij investeren daar als gemeenten stevig in maatregelen en focussen daarbij zoveel mogelijk op brongerichte maatregelen ten aanzien van het gemotoriseerde wegverkeer, mede omdat dit leidt tot een gezondere situatie in de directe leefomgeving. Wij geven niet alleen aandacht aan de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂). Ook de uitstoot van fijn stof (PM₁₀) en elementair koolstof/roet door dieselveertuigen vraagt om extra aandacht.

De maatregelen die tot nog toe zijn genomen door de gemeenten hebben effect, maar blijken niet voldoende te zijn. Zonder extra inzet dreigen wij niet overal tijdig aan de normen te kunnen voldoen. De resultaten van het Europees bronbeleid vallen flink tegen, zo leren de nieuwste cijfers van het RIVM. De problematiek is groot en het moge duidelijk zijn dat de eventuele verlenging van het NSL ons geenszins ontslaat van de opgave om tijdig te voldoen aan de normen.

Luchtverontreiniging is een grensoverschrijdend fenomeen. De meeste verontreinigingen komen van buiten onze gemeentegrenzen. De bijdrage van lokaal verkeer, de enige bijdrage die door ons als gemeenten serieus beïnvloedbaar is, is gemiddeld slechts

ongeveer 25% van de totale NO₂ concentratie op knelpuntlocaties. En de invloed die gemeenten kunnen uitoefenen op deze lokale bijdrage is beperkt. Kortom, wij hebben niet veel opties meer. Tegelijkertijd maken wij ons zorgen over de gezondheid van de inwoners van onze gemeenten, en dat betreft een relatief grote groep mensen. Wij voelen de verantwoordelijkheid om samen met het rijk ervoor te zorgen dat de luchtkwaliteit verder verbetert.

Recente tegenvaller

Al een aantal jaren laten landelijke monitoringsrapportages van het RIVM zien dat er in onze steden - bij ongewijzigd beleid - in 2015 sprake zal zijn van knelpunten luchtkwaliteit NO₂. De meest recente landelijke monitoringsrapportage bevestigt dit beeld voor de zoveelste keer. Echt verontrustend zijn de tegenvallende achtergrondconcentraties (cijfers van het RIVM) zoals die op 15 maart jongstleden door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn gepubliceerd. Deze tegenvaller maakt het beeld alleen maar slechter. Tegelijkertijd komt de deadline van 1 januari 2015 snel naderbij. De situatie begint nijpend te worden in onze steden.

Welke extra maatregelen gaat het rijk nemen?

Wij maken ons zorgen over de situatie, niet alleen vanwege gezondheidsaspecten, maar ook omdat dit uiteindelijk ertoe kan leiden dat de ruimtelijke ontwikkeling van onze steden wordt gefrustreerd doordat nieuwe bouwprojecten de juridische toets aan het aspect luchtkwaliteit niet zullen doorstaan. In deze tijden van economische recessie kunnen wij dat er niet bij hebben. Ook het Kabinet zal dit niet willen.

Er moet snel gehandeld worden. De tijd dringt. De deadline van 1 januari 2015 komt snel dichterbij, zeker indien men beseft dat luchtkwaliteitsmaatregelen ruim voor die tijd moeten zijn uitgevoerd willen deze maatregelen daadwerkelijk vanaf genoemde datum het beoogde effect sorteren.

Wij nemen als gemeenten onze verantwoordelijkheid en zijn bereid om snel extra maatregelen te treffen. Maar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een *gezamenlijk* plan en ook het rijk blijft aan zet. De VNG heeft de verantwoordelijke staatssecretaris op 29 juli 2011 al een brief geschreven met daarin een aantal suggesties voor extra maatregelen die het rijk zou kunnen nemen. Deze brief is beantwoord op 30 november 2011 door de toenmalige staatssecretaris, de heer Atsma. Mede gezien de recente tegenvallers zijn de in deze antwoordbrief genoemde rijksmaatregelen niet toereikend om het onze steden mogelijk te maken om op een verantwoorde wijze - die niet te zeer ten koste gaat van het sociaal-economisch functioneren van onze steden - tijdig te voldoen aan de normen voor stikstofdioxide. Ook het nieuwe regeerakkoord biedt onvoldoende aanknopingspunten. Het Kabinet heeft aangekondigd de vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers vanuit milieuoverwegingen af te willen schaffen, en dat is een stap in de goede richting. Maar er zijn meer van dergelijke stappen nodig. Wij doen in deze brief een aantal suggesties voor aanvullende rijksmaatregelen die kunnen leiden tot minder emissies van het verkeer en lagere achtergrondconcentraties. Alleen op die manier kunnen we erin slagen om de opgave succesvol aan te pakken.

Milieuzone bestelverkeer

Gemeenten zijn bereid om – naast de al bestaande forse maatregelenpakketten - stevige maatregelen te nemen. Een aantal gemeenten overweegt om een milieuzone voor het bestelverkeer in te voeren. Dit is echter een ingrijpende maatregel voor de ondernemers die in onze steden actief zijn. Voortvarendheid is hier nodig. De betrokken gemeenten voornemens om voertuigeigenaren binnen de milieuzone financieel tegemoet te komen door een lokale compensatieregeling. Van het rijk vragen wij in het kader van een milieuzone voor het bestelverkeer een bijdrage in de vorm van een goede landelijke compensatieregeling. Hiermee worden ook voertuigeigenaren buiten de milieuzones daadwerkelijk in staat gesteld om versneld te investeren in schonere bestelvoertuigen. Dit is belangrijk want vooral voor het midden- en kleinbedrijf vormt een milieuzone bestelverkeer een zware maatregel. Daarnaast moeten er een aantal praktische zaken snel geregeld worden. Zo moet de milieuzone bestel juridisch mogelijk worden gemaakt (verkeersbord) en moeten de emissieclassen worden gekoppeld aan kentekens.

Milieuzone personenvervoer

De gemeente Utrecht is voornemens om een milieuzone voor het personenvervoer in te voeren. Dat is een ingrijpende maatregel, maar als gevolg van bovengenoemde tegenvaller is het de vraag of Utrecht zelfs met een dergelijke stevige maatregel overal tijdig aan de normen zal voldoen.

Utrecht ziet het belang in van een zo uniform mogelijke regeling mochten ook andere gemeenten tot deze maatregel over willen gaan. Ook in verband met de milieuzone personenvervoer is koppeling van emissieclassen aan kentekens gewenst.

Aanvullende rijksmaatregelen

De tegenvallende resultaten van het Europees bronbeleid zetten ons voor het blok. Zelfs met de voorgenomen extra inzet van onze gemeenten dreigen de normen niet overal tijdig te kunnen worden gehaald. Deze tegenvallers moeten worden gecompenseerd en daar ligt een grote verantwoordelijkheid bij het rijk. Het rijk beschikt immers over de nodige (fiscale) middelen om aanschaf en gebruik van vieze voertuigen te ontmoedigen en aanschaf en gebruik van schone voertuigen en schone brandstoffen te stimuleren. Wij roepen u op om samen met uw collega voor Financiën te bekijken welke opties er zijn. Met betrekking tot de bijtelling voor leaseauto's, de BPM en de MRB denken wij bijvoorbeeld aan een aanvullende differentiatie naar NO₂ en PM₁₀. Tevens kan het rijk kijken naar de mogelijkheden om te komen tot een meer duurzame bouwlogistiek. Verder zijn er natuurlijk ook opties als snelheidsverlaging en trajectcontrole. Tot slot wijzen wij op het belang van lobbytrajecten richting Europa, gericht op het daadwerkelijk verschonen van voertuigemissies op de weg zodat nieuwe tegenvallers worden voorkomen.

Problematiek vraagt om een brede aanpak

Het onderwerp luchtkwaliteit kent raakvlakken met andere beleidsterreinen en het is belangrijk dat de daarvoor verantwoordelijke politici ook worden aangesproken. Wij hebben daarom een afschrift van deze brief gestuurd naar de minister van Infrastructuur en Milieu, de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en naar de staatssecretaris

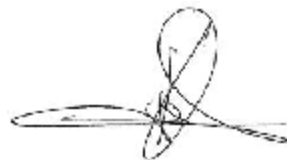
van Financiën. Tevens hebben wij een afschrift gestuurd naar de leden van de Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu die in het komende Algemeen Overleg van 3 april met u en uw collega's zullen spreken over het onderwerp luchtkwaliteit.

Wij willen als gemeenten graag meedenken met het rijk en samen met u vorm geven aan de aanpak van de resterende opgave. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is een *gezamenlijk* project en ook voor de laatste loodjes moeten we gezamenlijk optrekken. Daarvoor moet wel snel het nodige huiswerk worden gedaan. Wij zijn bereid om dit te doen en hebben dit voor een belangrijk deel ook al gedaan. Maar het moet ook duidelijk zijn dat het NSL een gezamenlijk project is en dat regie en eindverantwoordelijkheid daarvan ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het rijk is ook aan zet. Wij nodigen u uit om op korte termijn hierover het gesprek met elkaar aan te gaan. Wethouder Wiebes zal namens alle betrokken wethouders contact met u opnemen om een afspraak in te laten plannen.

Hoogachtend,



Eric Wiebes, Amsterdam



Alexandra van Huffelen, Rotterdam



Frits Lintmeijer, Utrecht



Joost Helms, Eindhoven



Margreet van Gastel, Arnhem

