Addendum Aanpassing NSL 2018

1. Inleiding

Op 9 maart 2018 heeft de Ministerraad het concept-besluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018 vastgesteld. De Aanpassing NSL 2018 is een aanvulling op het NSL en heeft tot doel de resterende overschrijdingen van de grenswaarden van NO_2 en PM_{10} op de kortst mogelijke termijn teniet te doen. Hiertoe wordt met de Aanpassing NSL 2018 een knelpuntenanalyse en een pakket met passende maatregelen toegevoegd. Met het opstellen van de Aanpassing NSL 2018 is begonnen in september 2017, naar aanleiding van een uitspraak van de kortgedingrechter Den Haag die oordeelde dat een luchtkwaliteitsplan moest worden opgesteld. Het streven is de Aanpassing NSL 2018 na de zomer van 2018 vast te stellen.

De Aanpassing NSL 2018 dient volgens een wettelijk voorgeschreven procedure tot stand te komen. Op basis van het gevoelen van de ministerraad in de vorm van een concept-kabinetsbesluit, en na het doorlopen van de zienswijzeprocedure en het horen van het parlement, zal ik uiteindelijk het besluit vaststellen. Vanwege het krappe tijdspad is besloten de totstandkoming van de Aanpassing NSL 2018 een getrechterd proces te laten doorlopen waarbij de Aanpassing NSL 2018 steeds verder geconcretiseerd wordt.

Deze aanpak heeft ertoe geleid dat gedurende de zienswijzeprocedure - die liep van 27 maart tot en met 7 mei 2018 - het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 met het daarin opgenomen maatregelenpakket voor de overschrijdingen van NO_2 door TNO is doorgerekend. Op 6 juni is het rapport "Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO_2–concentratie op knelpunten" gepubliceerd en zijn de indieners van de zienswijzen nog in de gelegenheid gesteld om gedurende twee weken hun zienswijzen aan te vullen. Er zijn in totaal 75 zienswijzen ingediend gedurende de oorspronkelijke zienswijzeprocedure en 10 gedurende de aanvullende zienswijzeprocedure.

Het merendeel van de ingediende zienswijzen ondersteunt mij in mijn voornemen het NSL aan te vullen met een robuust pakket maatregelen om de knelpunten versneld op te lossen. Wel wordt in meerdere zienswijzen getwijfeld aan het feit of het totale maatregelpakket voldoende is om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. De meeste zienswijzen bevatten dan ook voorstellen voor aanvullende of aangepaste maatregelen of bekritiseren voorgestelde maatregelen. Naar aanleiding van kritiek op een specifieke maatregel in de gemeente Eindhoven zal deze verwijderd worden. De overige zienswijze reacties leiden niet rechtstreeks tot een aanpassing van de vormgeving van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018, maar zijn wel meegenomen in het verdere proces. In de Nota van Antwoord Concept-kabinetsbesluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018 ben ik voor zover mogelijk ingegaan op de ingediende zienswijzen en heb ik aangegeven of en in hoeverre de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging van het concept-kabinetsbesluit. Als er zich na het opstellen van de Nota van Antwoord nog ontwikkelingen voordoen die relevant zijn voor de beantwoording van de zienswijzen, zal ik hiermee uiteraard rekening houden bij de vaststelling van de Aanpassing NSL 2018.

Het TNO-rapport is tezamen met de ingediende zienswijzen de basis geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de NO_2-knelpunten. In nauw overleg met de betrokken steden is het maatregelpakket, zoals weergegeven in bijlage 2 van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018, aangepast om te garanderen dat de Aanpassing NSL 2018 uiteindelijk alle passende maatregelen bevat om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Tegelijkertijd is met de gemeenten en provincies waar zich nog veehouderij-gerelateerde overschrijdingen voordoen gezocht naar concretisering en aanscherping van het maatregelenpakket om ook voor de veehouderij-gerelateerde PM_{10}-overschrijdingen tot een robuust en effectief maatregelenpakket te komen. Bij de bepaling welke maatregelen in de Aanpassing NSL 2018 opgenomen gaan worden, hebben de betrokken decentrale overheden en ik niet alleen gekeken naar de technische en juridische haalbaarheid, maar zijn tevens de individuele en maatschappelijke belangen, die geraakt worden door de maatregel, afgewogen.

In de onderstaande paragrafen wordt weergegeven op welke punten ik voornemens ben het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 naar aanleiding van het TNO-rapport, de zienswijzeprocedure en de bestuurlijke overleggen met de betrokken decentrale overheden aan te passen. Er wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen die in het maatregelpakket worden aangebracht. Een aantal maatregelen wordt verwijderd, er worden maatregelen toegevoegd en ten slotte wordt een aantal maatregelen geconcretiseerd of aangevuld. Ook wordt de tekst van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL op een aantal punten aangepast. Dit betreft de teksten in het concept-kabinetsbesluit zelf, zoals de paragrafen in hoofdstuk 4 waarin staat aangeven wat de betrokken steden tot op heden voor maatregelen hebben getroffen en zullen gaan treffen, maar ook delen van de bijlagen. De inhoudelijke aanpassingen worden in dit addendum benoemd. Het concept-kabinetsbesluit kan op die punten als achterhaald worden beschouwd. Dit addendum bevat een weergave van de meest actuele stand van zaken.

Dit addendum vormt daarom samen met het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018, de bijbehorende bijlagen, het TNO-rapport en de Nota van Antwoord de basis voor het horen van het parlement conform artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Afhankelijk van uitkomsten van dit horen zal de inhoud van dit addendum worden opgenomen in de tekst van de vast te stellen Aanpassing NSL 2018.

2. Maatregelen verkeer-gerelateerde NO2 knelpunten in binnensteden

De doelstelling van het maatregelenpakket zoals opgenomen in het concept-kabinetsbesluit is om de knelpunten sneller op te lossen dan de verwachting die RIVM op basis van het huidige beleid had. De TNO-rapportage levert een specifieker beeld van de momenten waarop de knelpunten naar verwachting opgelost zijn. De TNO-rapportage vormt aanleiding om aanvullende maatregelen toe te voegen aan het maatregelenpakket uit het concept-kabinetsbesluit.

2.1 TNO-rapport

Vooruitlopend op de monitoringsrapportage NSL rond november 2018, geeft het TNO-rapport een indicatie of het maatregelenpakket voldoende reductie in NO_2 concentraties levert, zodat de knelpunten opgelost worden. Door TNO is uitgegaan van de ten tijde van het onderzoek in het NSL beschikbare gegevens. TNO is bij de doorrekening uitgegaan van de maatregelen zoals die in het concept-kabinetsbesluit zijn opgenomen, aangevuld met enkele correcties vanuit de steden.

Uit het rapport blijkt dat de meeste maatregelen een positief effect op de NO_2 knelpuntlocaties hebben. Daar waar mogelijk heeft TNO het effect van de maatregel op de knelpuntlocatie gekwantificeerd. TNO heeft per knelpunt de verandering in de concentratie over de jaren naar de verschillende type maatregelen grafisch in beeld gebracht. TNO geeft als algehele conclusie aan dat met de geprognotiseerde daling van de achtergrondconcentraties, in combinatie met de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten en de maatregelen, er gebaseerd op de NSL rekenmethode rond het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer zijn. Mijn verwachting is dat de monitoringsrapportage NSL 2019 deze prognoses zal bevestigen.

In Den Haag, Den Bosch en Utrecht zullen volgens TNO de knelpunten naar verwachting rond het zichtjaar 2017 (zichtbaar in monitoringsrapportage NSL 2018) zijn opgelost. Voor Amsterdam, Arnhem en Eindhoven geldt dat TNO vanaf het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer verwacht (zichtbaar in monitoringsrapportage NSL 2019). Voor Rotterdam geeft TNO aan dat rond het zichtjaar 2018 geen enkel knelpunt meer bestaat. De sterk dalende achtergrondconcentraties en de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten in de NSL-rekentool zorgen voor een groot deel van de NO_2-reductie op de knelpunten. Autonome trends spelen volgens TNO een belangrijke rol, omdat vrachtwagens sinds enige jaren veel schoner zijn, en recent ook een kentering in de hoge NO_x emissies van bestelauto's en personenauto's is gesignaleerd. Meerdere maatregelen uit het concept-kabinetsbesluit geven volgens TNO daarnaast een versnelling van de dalende trend zodat de grenswaarde naar verwachting enkele maanden tot (in enkele gevallen) een jaar eerder gehaald wordt.

Ten aanzien van deze algehele conclusie in de TNO-rapportage heeft Rotterdam onderbouwd dat in de komende jaren sprake is van een situatie die aanmerkelijk afwijkt van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het TNO-rapport. De verdeling van de verkeersstromen zal anders zijn dan in het referentiejaar 2016 dat beschikbaar was en door TNO als uitgangspunt is gebruikt. Dit komt niet alleen door omvangrijke wegwerkzaamheden op hoofdwegen met bijbehorende langdurige afsluitingen, maar ook door de toename van bouwactiviteiten vooral in binnenstedelijk gebied. Voor de resterende Rotterdamse knelpunten geldt dat de ontwikkeling sterk afhankelijk is van de wijze waarop de verkeerstromen in Rotterdam zich gaan verdelen gedurende de lopende en komende reconstructies en onderhoudswerkzaamheden. Rekening houdend met deze specifieke situatie worden voor Rotterdam aanvullende maatregelen toegevoegd aan het NSL en stelt het Rijk daar cofinanciering tegenover.

TNO geeft tevens aan dat de prognoses een mate van onzekerheid kennen en dat er risico's van technologische en economische aard zijn die deze autonome verschoning in de praktijk negatief kunnen beïnvloeden.

Om rekening te houden met tegenvallende prognoses is door TNO eveneens bekeken wat er gebeurt indien de achtergrondconcentratie gelijk blijft aan het zichtjaar 2016, wat simuleert dat er geen daling van de achtergrondconcentraties optreedt. In dat geval geeft TNO aan dat er mogelijk nog enkele hardnekkige knelpunten rond het zichtjaar 2021 in Amsterdam en Rotterdam overblijven. Voor Arnhem en Eindhoven is de situatie vergelijkbaar met risico's van overschrijdingen tot 2020. Rond die tijd zal de autonome ontwikkeling deze locaties onder de grenswaarde brengen.

Om te garanderen dat de knelpunten wel degelijk versneld opgelost kunnen worden en om potentiële tegenvallende resultaten op te vangen, worden bij Amsterdam, Arnhem en Rotterdam boven op het pakket uit het concept-kabinetsbesluit, aanvullende maatregelen genomen, waar het rijk cofinanciering tegenover stelt. Dit zijn zoveel mogelijk maatregelen die specifiek op het knelpunt effect hebben, maar het kunnen ook generieke maatregelen zijn die de achtergrondconcentratie in de betrokken stad reduceren. In Eindhoven wordt in het kader van het lokale coalitieakkoord een aantal maatregelen gewijzigd uit het concept-kabinetsbesluit. Met het resterende maatregelenpakket waaraan het Rijk financieel bijdraagt, worden de NO_2 knelpunten conform de verwachting op basis van de TNO doorrekening in 2018 opgelost. In de steden Den Haag, Den Bosch en Utrecht, worden de knelpunten opgelost door de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse en de maatregelen uit het concept-kabinetsbesluit. Voor Utrecht vervalt een maatregel en wordt één van de maatregelen in het concept-kabinetsbesluit ondersteund met cofinanciering van het Rijk. Voor Den Haag en Den Bosch worden de huidige maatregelenpakketten uit het concept-kabinetsbesluit versie zienswijzenprocedure ongewijzigd opgenomen in het definitieve kabinetsbesluit.

Hieronder volgen alle veranderingen die op basis van bovenstaande worden doorgevoerd in het maatregelenpakket van het concept-kabinetsbesluit versie zienswijzenprocedure. Op voorwaarde van instemming vanuit de betreffende steden en cofinanciering vanuit de regio.

2.2 Aanvullende lokale maatregelen NO_2 gerelateerde knelpunten binnensteden (generiek en specifiek)

Rotterdam:

- In Rotterdam resteren nog een aantal hardnekkige NO_2-knelpunten langs enkele doorgaande routes, vooral bij de Maastunnelcorridor. Naast de bijdrage vanuit de achtergrond is het wegverkeer een belangrijke bron maar er is ook een bijdrage vanuit de scheepvaart en aan de bouw gerelateerde uitstoot. Met de grote wegwerkzaamheden in en nabij Rotterdam (Coolsingel, Maastunnel, Brienenoordbrug) zal de hoeveelheid verkeer langs de Maastunnelcorridor zonder maatregelen vanaf 2019 sterk gaan toenemen. Tevens zal de bouw gerelateerde uitstoot toenemen met de grote binnenstedelijke verdichtingsopgave. Om een relevante en versnelde afname van de concentratie NO_2 bij de knelpunten te realiseren is gerichte inzet nodig; de opgave bij de zuidelijke monding van de Maastunnel is daarbij maatgevend. Daarbij is inzet nodig om te voorkómen dat de luchtkwaliteit elders in de stad verslechtert.

- Rotterdam gaat daarom aanvullend op de maatregelen in het concept-kabinetsbesluit inzetten op:
    - Verkeersafwikkeling Maastunnelcorridor: ook in de toekomst structureel minder verkeer door de Maastunnelcorridor, zonder dat relevante verslechtering elders in de stad optreedt. Dit heeft effect op de concentraties bij de Maastunnel en de 's Gravendijkwal en de achtergrondconcentratie in de stad (Financiering: gemeente € 20 mln.; Rijk € 4 mln.)
    - Pilot walstroom nabij de binnenstad: Een pilot voor walstroom voor de zeescheepvaart bij kades in en nabij binnenstedelijk gebied zoals de Parkkade. Met demonstratieprojecten wil het Havenbedrijf samen met de gemeente voor een versnelling zorgen bij de ontwikkeling van (mobiele) walstroom concepten voor zeescheepvaart. Dit heeft effect op de achtergrondconcentratie binnen de stad en de kwaliteit van de leefomgeving bij de kades (Financiering: Havenbedrijf, bedrijfsleven en gemeente samen € 1 mln.; Rijk € 1 mln.)
    - Bouwlogistiek bundelen: Om de hoeveelheid bouwverkeer waar mogelijk te beperken en zo te optimaliseren, worden de mogelijkheden voor bundelen van de verschillende bouwstromen onderzocht, samen met geïnteresseerde bedrijven. Realisatie van een zogenaamde multimodale logistieke Hub is onderdeel daarvan, niet alleen om ervaring op te doen naar de logistieke baten (juist ook voor het bedrijfsleven) maar ook om ervaringscijfers onder praktijkomstandigheden te verkrijgen. Dit heeft effect op de achtergrondconcentratie binnen de stad. (Financiering: gemeente en bedrijfsleven samen € 1,5 mln.; Rijk € 1,5 mln.)
- Het huidige Rotterdamse college is akkoord met deze aanvullende inzet. In het raamwerk voor de nieuw te vormen coalitie is een verdere verbetering van de luchtkwaliteit als ambitie opgenomen. Toevoeging van genoemde aanvullende maatregelen aan het NSL kan later dit jaar aan de orde komen.

Eindhoven:

- Correctie ten opzichte van maatregelenpakket concept-kabinetsbesluit versie zienswijzenprocedure, in het kader van het coalitieakkoord in Eindhoven (Financiering totale pakket door Eindhoven € 22,5 mln.; Rijk € 2 mln.):
    - Maatregelen "Herinrichting Geldropseweg binnen de Ring incl. HOV" en "Herinrichting stationsweg" komen te vervallen. Op dit moment wordt voor de Vestdijk aanvullend onderzoek verricht over de wijze waarop de herinrichting vorm gaat krijgen. Het is daarom nog niet bekend welke herinrichting voor beide wegen definitief noodzakelijk is.
    - De maatregel "bereikbaarheid binnenstad vanaf de westzijde" wordt gewijzigd in:
        - Tijdelijke aanpassing Westelijke Binnenring conform kader "Eindhoven op Weg" in de ombouwfase van de Vestdijk: De Westelijke Binnenring wordt nog niet definitief heringericht met een onderbreking in zuidelijke richting, binnen de financiële mogelijkheden wordt met een tijdelijke aanpassing van de Westelijke Binnenring tijdens de ombouwfase van de Vestdijk de intensiteit beperkt ten gunste van het versneld oplossen van de luchtkwaliteitsknelpunten. (cofinanciering Rijk € 2 mln.)
        - Onderzoek naar Maatregelen en Effecten Westtangent conform kader "Eindhoven op Weg". Dit maakt deel uit van het project 'Eindhoven Internationale Knoop XL' . Dit project krijgt vorm, de uitvoering daarvan vindt gefaseerd op langere termijn plaats. Ook de herinrichting en onderbreking in de noord-zuid verbinding van de Wettangent is nog onderwerp van onderzoek naar welke maatregelen de meeste effecten opleveren.
        - Onderzoek naar mogelijkheden Capaciteitsuitbreiding Westelijke Ring: onderzocht wordt welke maatregelen de capaciteit van de Westelijke Ring het meest dienen.
    - Bereikbaarheid Station centrumzijde vervalt als maatregel: Dit maakt deel uit van het project 'Eindhoven Internationale Knoop XL'. Dit project krijgt vorm, maar de uitvoering daarvan vindt gefaseerd op langere termijn plaats.
    - De maatregel "milieuzone vrachtverkeer in stand houden" komt te vervallen aangezien dit onderdeel uitmaakt van de Agenda Emissievrije Mobiliteit.
    - De maatregel "stimuleren fietsvervoer door aantrekkelijke routes en fietsenstalling Neckerspoel" komt te vervallen, deze maakt deel uit van het project 'Eindhoven

Internationale Knoop XL'. Dit project krijgt vorm, de uitvoering daarvan vindt gefaseerd op langere termijn plaats.
    - Opstellen Agenda Emissievrije Mobiliteit kent geen financiële dekking, wel wordt de Agenda Emissievrije Mobiliteit opgesteld. De implementatie van een milieuzone vrachtverkeer maakt daar deel van uit.
    - Verbeteren luchtkwaliteit parkeergarage Stadhuisplein vervalt in verband met de zienswijzenprocedure. Deze maatregel zal als zodanig niet worden opgenomen in de Aanpassing NSL 2018 omdat de pilot betrekking heeft op de stoffen PM_{10} en $PM_{2,5}$ en de luchtkwaliteitsknelpunten een overschrijding NO_2 kennen.
- Effecten van deze wijzigingen: De wijziging ten opzichte van het maatregelenpakket zoals dat door TNO is doorgerekend leidt niet tot een andere conclusie. Het resterende maatregelpakket zorgt er nog steeds voor dat de knelpunten langs de Vestdijk versneld worden opgelost.
- Alle wijzigingen zijn aangebracht in het kader van het coalitieakkoord van Eindhoven.

Amsterdam:

- Correctie ten opzichte van het maatregelenpakket concept-kabinetsbesluit versie zienswijzenprocedure:
    - Aanscherping ontheffingen beleid 7,5 tonszone vervalt als maatregel omdat nadere uitwerking heeft geleid tot het inzicht dat de effectiviteit op de luchtkwaliteit niet is vast te stellen.
    - Elektrificatie buslijnen EBS in omgeving van centraal station wordt als maatregel toegevoegd. EBS introduceert vanaf september 2018 de eerste elektrische bussen op regionale lijnen die ook in Amsterdam rijden. Dit heeft positief effect op de knelpunten Prins Hendrikkade en Zuidelijke IJ-tunnelmond.
    - Elektrificatie buslijnen GVB bussenpark wordt als maatregel toegevoegd. GVB introduceert vanaf 1 januari 2020 eerste elektrische bussen op enkele lijnen in Amsterdam. Deze gaan onder andere rijden op buslijnen op de knelpuntstraten en heeft positief effect op de Prins Hendrikkade en Zuidelijke IJ-tunnelmond.
    - Knip Prins Hendrik kade wordt als maatregel toegevoegd. Vanaf 22 juli 2018 is het niet meer nodig aan zuidkant van Centraal Station van west-oost en vice versa te rijden. Deze verbinding is dan afgesloten en dit leidt tot een significante afname van verkeer op de Prins Hendrikkade en daarmee samenhangende vermindering van de uitstoot van NO_2.
- Amsterdam gaat aanvullend op de maatregelen in het concept-kabinetsbesluit inzetten op de volgende maatregel: In Amsterdam zullen de vastgestelde en voorziene maatregelen zoals opgenomen in het concept-kabinetsbesluit helpen om de emissies versneld te reduceren. Aanvullend zet Amsterdam in op een subsidieregeling voor het aanschaffen van elektrische taxi's ten behoeve van het aanjagen van de transitie naar emissieloos rijden. Met een bedrag van € 1 mln. kunnen 200 elektrische taxi's aangeschaft worden. Door taxi's extra te stimuleren over te stappen op elektrisch rijden valt een relatief groot resultaat te behalen; het draagt substantieel bij aan het verlagen van de concentraties NO_2 op de knelpuntlocaties en het laten dalen van de achtergrondconcentratie in Amsterdam. Deze twee effecten leiden tot het versneld halen van de norm op de meest hardnekkige knelpunten in Amsterdam. Vooral op de Stadhouderskade kan het gecombineerde effect van de stimulering van elektrische taxi's en de eis van schone taxistandplaatsen oplopen doordat ca. 15% van het verkeer daar taxi's betreft. TNO heeft berekend dat een volledige elektrische taxivloot kan leiden tot een afname van de concentratie NO_2 0,9 a 1,3 $\mu g/m^3$ op de knelpunten luchtkwaliteit. (Financiering: Amsterdam €0,5 mln.; Rijk € 0,5 mln.)
- De regeling zal zo snel mogelijk van kracht gaan. Besluit van B&W wordt verwacht voor het zomerreces 2018.

Arnhem:

- Arnhem gaat aanvullend op de maatregelen in het concept-kabinetsbesluit inzetten op:

- Milieuzone Bestelverkeer Diesel Euro 3: Deze maatregel wordt gecombineerd met de milieuzone personenwagens diesel. In combinatie met de milieuzone personenwagens diesel is het verwachte effect 0,5 µg/m^3 (toename van 0,3 µg/m^3 ten opzicht van situatie met alleen milieuzone personenwagens). Invoering tussen 1-6-2019 en 1-1-2020. (Financiering Arnhem € 161.000; Rijk € 160.000)
- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO_2-concentratie ter hoogte van het knelpunt (Velperbuitensingel en Eusebiusbuitensingel) van 0,3 µg/m^3 geeft. De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor 1-12-2019. (Financiering Arnhem € 425.000; Rijk € 425.000)
- Dosering verkeer buiten de stad: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. Na onderzoek en beoordeling kan de invoering per 1-6-2019 plaatsvinden. Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van ca. 0,5 µg/m^3 verwacht. (Financiering Arnhem € 265.000; Rijk € 265.000)

- Deze aanvullende maatregelen worden opgenomen in de Arnhemse Luchtagenda. Deze Luchtagenda wordt in juli 2018 naar het college en de raad gestuurd. Verwacht wordt dat begin september 2018 de raad hierover een beslissing neemt.

Utrecht:

- Correctie ten opzichte van het maatregelenpakket concept-kabinetsbesluit versie zienswijzenprocedure: In Utrecht resteert, zoals gemeld in de monitoringsrapportage 2017, één overschrijding van de NO_2 grenswaarde. TNO heeft deze locatie doorgerekend met de meest recente landelijke gegevens in de landelijke Monitoringstool (achtergrondconcentraties en emissiefactoren) en daaruit is gebleken dat deze overschrijding verdwenen is in 2017. De overschrijding bevond zich aan de Graadt van Roggenweg, een belangrijke invalsroute voor de binnenstad. Verspreid over de stad zijn er meerdere locaties met concentraties net onder die grenswaarde. Op korte termijn zijn er geen maatregelen nodig om een overschrijding op te lossen. Daarom wordt de volgende correctie doorgevoerd in het maatregelenpakket van het conceptkabinetsbesluit:
  - de maatregel "Verschoning bussen: onderzoek naar mogelijke versnelling door drie lijnen over Graadt van Roggenweg te elektrificeren" komt te vervallen.
- Utrecht zet in op de maatregel: verkennen of versnelling van de geplande mobiliteitscampagne mogelijk is. Utrecht onderzoekt voor deze invalsroute naar de binnenstad of de door het gemeentebestuur vastgestelde structuurvisie deels versneld opgepakt kan worden, door een mobiliteitsmanagementcampagne uit te voeren om het verkeer over het Westplein en de Graadt van Roggenweg te reduceren en daarmee de concentraties te verlagen. Versnellen van de hele herinrichtingsprocedure is niet haalbaar gebleken. Bij een mobiliteitsmanagement-campagne kan gedacht worden aan het inzetten van een doelgroepgerichte campagne om gedrag te beïnvloeden, door middel van het stimuleren van gewenst gedrag, door het belonen en het aanbieden van verschillende alternatieven. TNO geeft aan dat versneld starten met de mobiliteitsmanagementcampagne als voorloper op de herinrichting van Beurskwartier en de Graadt van Roggenweg een zichtbaar positief effect heeft waardoor de concentraties versneld reduceren. (financiering Utrecht tenminste € 0,5 mln, Rijk € 0,5 mln.)
- Utrecht neemt deze maatregel mee in het onderzoek naar (kosten)effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen dat momenteel wordt uitgevoerd. Utrecht streeft er naar om in de loop van dit jaar hierover een besluit te nemen.

2.3 Rijks maatregelen (generiek en specifiek) ten behoeve van NO_2 gerelateerde knelpunten binnensteden

Het TNO-rapport geeft aan dat de in het concept-kabinetsbesluit opgenomen rijksmaatregelen geen direct aantoonbaar effect hebben op de lokale knelpunten maar wel een positieve doorwerking hebben op de achtergrondconcentratie. Ik acht het daarom van belang deze maatregelen wel in de Aanpassing NSL 2018 op te nemen. De beschrijving van de rijksmaatregelen worden indien nodig geactualiseerd ten opzichte van de versie in de zienswijzenprocedure.

TNO geeft in haar rapport aan dat kan worden gesteld dat op knelpunt toegespitste maatregelen effectief zijn voor het verlagen van de NO_2-concentraties op de betreffende knelpunten. Het rijk steunt met cofinanciering de aanvullende lokale maatregelen.

3. Maatregelen Veehouderij-gerelateerde knelpunten

Thans is alleen nog in Nederweert en Someren sprake van NSL-knelpunten rond (pluim)vee-houderijen. In nauw overleg met de provincies Noord-Brabant en Limburg en de gemeenten Nederweert en Someren en vertegenwoordigers van de provincie Gelderland en de gemeenten in Food Valley heb ik de afgelopen maanden gewerkt aan een concretisering van de knelpuntanalyse en het maatregelpakket. Dit heeft erin geresulteerd dat beter inzicht is gekregen in de hoofdbronnen van een grenswaardeoverschrijding, welke emissiereductie per knelpunt nodig is en welke maatregelen ingezet zouden kunnen worden om op de kortst mogelijke termijn de grenswaarden te bereiken. In eerste instantie zullen die oplossingen waar mogelijk gebaseerd zijn op vrijwillige emissiereductie door de betreffende veehouderijen. Voor sommige knelpunten biedt het bestaande juridische kader een oplossing, maar voor de meeste knelpunten is dat niet het geval.

Daarom is hiernaast de uitwerking van de in het concept-kabinetsbesluit opgenomen wijziging van wet- en regelgeving essentieel. Dit betreft ten eerste de aanpassing van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 waardoor de luchtkwaliteitstoets die in het kader van vergunningverlening wordt uitgevoerd beter overeenkomt met de wijze waarop onder de NSL-systematiek de luchtkwaliteit beoordeeld wordt en knelpunten worden bepaald. Deze wijziging is noodzakelijk om het ontstaan van nieuwe NSL-knelpunten rond veehouderijen tegen te gaan.

Daarnaast is van belang dat de gemeente Nederweert op 3 mei 2018 een aanvraag op grond van de Crisis- en herstelwet heeft ingediend die nodig is om de knelpunten rond veehouderijen in Nederweert te kunnen aanpakken. De aanmelding voor de Crisis en herstelwet heeft als doel om in Nederweert in bestaande vergunningen in te kunnen grijpen om de overschrijdingen van de fijnstofnorm te kunnen beëindigen en toekomstige overschrijdingen te voorkomen. Het voorstel tot wijziging van de Crisis- en herstelwet waarbij de reikwijdte van deze wet wordt verbreed en waarvan de Minister van Binnenlandse Zaken bij brief van 8 maart 2018 heeft laten weten dit voorstel voor de zomer aan de Tweede Kamer aan te bieden, maakt dit mogelijk.[1] Ter invulling hiervan streef ik ernaar specifiek voor Nederweert een experiment mogelijk te maken waarbij ten behoeve van het wegnemen van veehouderij-gerelateerde overschrijdingen van PM_{10} de gemeente Nederweert de mogelijkheid wordt gegeven om bij de verlening van vergunningen op grond van artikel 2.9 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht af te wijken van de Wet milieubeheer en in aanvulling op bepalingen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vergunningvoorschriften te wijzigen dan wel een vergunning geheel of gedeeltelijk in te trekken als grenswaarden worden overschreden. Het streven is dat de gemeente Nederweert deze bevoegdheden vanaf 2019 kan inzetten en op deze wijze gericht emissie van de (pluim)veehouderijen die kunnen worden beschouwd als de hoofdbron van een grenswaarde-overschrijding te reduceren. Hiernaast verken ik met Nederweert andere maatregelen en instrumenten die nodig zijn bij de aanpak van de resterende knelpunten en het tegengaan van nieuwe knelpunten. Met de gemeente Someren heb ik overeenstemming over de uitgangspunten voor de aanpak van het NSL-knelpunt rond één pluimveehouderij in deze gemeente. Ook de gemeente Someren zal daartoe een aanvraag op grond van de Crisis- en herstelwet indienen. Ik ben met de gemeente Someren in overleg over de uitwerking van de aanpak.

[1] Kamerstukken TK 33 118, 102

Mijn uitgangspunt bij de vraag in hoeverre de betrokken veehouders gecompenseerd moeten worden voor het treffen van (emissie-reducerende) maatregelen, is dat er sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Veehouders die in het verleden (emissie-reducerende) maatregelen hebben genomen en deze zelf hebben bekostigd mogen niet benadeeld worden ten opzichte van veehouderijen waar zich de resterende overschrijdingen voordoen. Tegelijkertijd realiseer ik mij dat de betrokken veehouders handelen binnen de geldende juridische kaders en verleende vergunningen. Voor maatregelen die thans of op korte termijn juridisch afdwingbaar zijn of worden, worden door het Rijk enkel financiële middelen beschikbaar gesteld indien er een juridische verplichting tot compensatie bestaat. Financiële compensatie is in andere gevallen een mogelijke optie voor zover dat past binnen relevante juridische kaders, zoals de regelgeving inzake staatssteun. Ik neem over het beschikbaar stellen van financiële middelen door het Rijk een besluit nadat de betrokken bevoegde gezagen in overleg met de betrokken veehouders een concreet voorstel hebben opgesteld voor de aanpak per knelpunt en de kosten daarvan.

Uit de knelpuntanalyse en de bestuurlijke overleggen is nogmaals gebleken dat een aantal knelpunten zeer hardnekkig is. Ik blijf hierover in overleg met de betrokken overheden. De fijnstofknelpunten rond veehouderijen worden zo snel mogelijk, doch uiterlijk in 2023 opgelost. Het merendeel van de fijnstofknelpunten is op te lossen met het treffen van gerichte maatregelen bij veehouderijen. Hiervoor zijn bestaande technieken beschikbaar. Voor een enkel geval moet de oplossing hoogstwaarschijnlijk gevonden worden in verplaatsing van het bedrijf. Dit vergt meer tijd.

Bovenstaande punten zullen bij de vaststelling in de Aanpassing NSL 2018 worden opgenomen.