

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk

IENW/BSK-2022/19001

Bijlage(n)

2

Datum 14 maart 2022
Betreft De voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord

Geachte voorzitter,

Dit kabinet wil zorgen voor een schone en gezonde leefomgeving. Gezonde lucht is hiervoor van groot belang. Jaarlijks overlijden gemiddeld 11.000 mensen als gevolg van luchtvervuiling. Luchtverontreiniging is één van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Met de ondertekening van het Schone Lucht Akkoord op 13 januari 2020, hebben Rijk, provincies, en gemeenten afgesproken om daar verandering in te brengen met als doel gezondheidswinst voor iedereen. De afgelopen twee jaar is met veel inzet en enthousiasme gewerkt aan de implementatie van de afspraken uit het Akkoord, met effect. De lucht wordt schoner en gezonder en steeds meer gemeenten en provincies doen mee. Het aantal deelnemers is gegroeid van 46 deelnemers in 2020 naar 100 deelnemers aan het einde van 2021, waaronder alle provincies.

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de resultaten van de eerste voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord¹ en de rapportage over de voortgang van de uitvoering van maatregelen².

Voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord

Het RIVM voert tweejaarlijks een voortgangsmeting uit om te bezien of we met het Schone Lucht Akkoord op koers liggen om de doelen en ambities te realiseren. Het RIVM rapporteert over de ontwikkeling van de emissies, de concentraties en de gezondheidseffecten als gevolg van luchtvervuiling en toetst daarbij aan de doelen en ambities van het Schone Lucht Akkoord³:

1. *Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.*⁴

¹ Ruysenaars et al, (2021): *Monitoringsrapportage Doelbereik Schone Lucht Akkoord. Eerste voortgangsmeting*. RIVM-rapport 2021-0114, Bilthoven.

² Rijkswaterstaat (2022): *Eerste Monitoringsrapportage Schone Lucht Akkoord. Voortgang van uitvoering van de maatregelen en pilots januari 2020 tot maart 2021*. Den Haag.

³ Schone Lucht Akkoord, 13 januari 2020

⁴ Uitgangspunt voor het Akkoord zijn de WHO-advieswaarden uit 2005.

2. *Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.*
3. *Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht. (Daarnaast zijn per sector streefdoelen in het Akkoord opgenomen)*

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Kenmerk

IENW/BSK-2022/19001

RIVM heeft de voortgangsmeting uitgevoerd met de hiervoor ontwikkelde gezondheidsindicator. In oktober 2021 is uw Kamer per brief geïnformeerd over de opzet van deze voortgangsmeting⁵. Het gaat hierbij, conform het advies van de Gezondheidsraad⁶, om fijnstof en stikstofdioxide. Uitgangspunt voor het Akkoord zijn de WHO-advieswaarden uit 2005. Vorig jaar heeft de WHO nieuwe advieswaarden uitgebracht. In het Schone Lucht Akkoord is opgenomen dat als er nieuwe advieswaarden worden vastgesteld, bekeken zal worden wat de gevolgen hiervan zijn voor het Schone Lucht Akkoord. Verderop in de brief licht ik dit nader toe.

Doel 1: Permanente verbetering en toewerken naar de WHO-advieswaarden

Uit de berekeningen blijkt dat de emissies en concentraties voor stikstofdioxide en fijnstof een continue dalende trend vertonen. Gemiddeld over Nederland leidt dit tot een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.

In de voortgangsmeting is getoetst aan de WHO-advieswaarden uit 2005. Uit de voortgangsmeting blijkt dat de WHO-advieswaarden uit 2005 in 2030 bijna overal in Nederland gehaald worden. Uitzonderingen zijn een beperkt aantal Randstedelijke en industriële gebieden.

Doel 2: 50% gezondheidswinst

Uit de rapportage van RIVM blijkt dat naar verwachting, met het doorgerekende voorgenomen beleid, in 2030 47% gezondheidswinst t.o.v. 2016 wordt gerealiseerd. Met een illustratieve invulling van nog niet uitgewerkte maatregelen uit de klimaat- en stikstofaanpak, neemt de gezondheidswinst naar verwachting toe tot 52%.

Doel 3: Dalende trend voor de emissies in alle sectoren

Uit de RIVM-prognoses blijkt dat er sprake is van een dalende trend voor de emissies van stikstofdioxide en fijnstof naar de lucht voor de sectoren mobiliteit (wegverkeer), mobiele werktuigen, landbouw, binnenvaart en havens, industrie en huishoudens.

Naast deze doelen zijn in het Akkoord ook streefwaarden opgenomen voor de afzonderlijke sectoren. In tabel 1 wordt de verwachte afname van de emissies én de gezondheidswinst vergeleken met de streefdoelen per sector. De sectoren industrie en houtstook liggen op koers om de streefdoelen te halen. Voor de sector landbouw is de verwachting dat de gestelde doelen worden gehaald, mede door het aanvullend stikstof- en klimaatbeleid. De sectoren binnenvaart en havens,

⁵ Kamerstuk 30 175, nr. 390

⁶ Gezondheidsraad. Gezondheidswinst door schonere lucht. Den Haag: Gezondheidsraad, 2018; publicatienr. 2018/01.

mobiliteit en mobiele werktuigen lijken nog achter te blijven bij de streefdoelen, ook in het scenario met aanvullend klimaat en stikstofbeleid.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Tabel 1. Streefdoelen en prognoses per sector.

Kenmerk

IENW/BSK-2022/19001

Sector	Streefdoel (2030 t.o.v. 2016)	Prognose		Ligt op koers
		Voorgenomen en SLA beleid	Aanvullend klimaat en stikstofbeleid	
Mobiliteit (wegverkeer)	70% gezondheidswinst	56% gezondheidswinst	67% gezondheidswinst	Nog niet
Mobiele werktuigen	75% gezondheidswinst	54% gezondheidswinst	55% gezondheidswinst	Nog niet
Landbouw	37% gezondheidswinst	36% gezondheidswinst	41% gezondheidswinst	Ja
Industrie	Dalende trend emissies en ontkoppeling uitstoot en groei	PM ₁₀ : -7% NO ₂ : -35%	PM ₁₀ : -7% NO ₂ : -40%	Ja
Houtstook	Dalende trend emissies	PM ₁₀ : -31% NO ₂ : -37%	PM ₁₀ : -31% NO ₂ : -42%	Ja
Binnenvaart en havens	35% reductie emissies in 2035	PM ₁₀ : -32% NO ₂ : -24%	PM ₁₀ : -32% NO ₂ : -24%	Deels (NO ₂ nog niet)

De minder gunstige verwachtingen voor mobiliteit (wegverkeer), binnenvaart en mobiele werktuigen zijn een gevolg van bijgestelde inzichten in de effectiviteit van vastgesteld beleid zoals opgenomen in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL). Hierdoor is de uitstoot van uitstoot van stikstofoxiden van auto's, binnenvaartschepen en mobiele werktuigen in 2030 hoger dan in eerdere berekeningen⁷. Bij de binnenvaart vallen de emissies in 2030 ook hoger uit, doordat het tempo waarin schepen worden vervangen door nieuwe, schonere schepen, lager wordt ingeschat dan in voorgaande berekeningen.

Belangrijk notie is dat nog niet alle maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord en uit aanvullend beleid volledig konden worden doorgerekend. Alleen maatregelen die op 1 maart 2021 concreet waren uitgewerkt, zijn doorgerekend. Bij de voortgangsmeting in 2023 worden de ontbrekende maatregelen zo veel mogelijk toegevoegd. Dit is bijvoorbeeld het geval voor een deel van het klimaatbeleid, de stikstofaanpak, beleidsintensivering uit de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens, het Coalitieakkoord en het Fit-for-55 pakket. Zo zijn maatregelen voor de verduurzaming van werk-, vaar-, en voertuigen uit het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) nog niet doorgerekend. Met de maatregelen, waaronder de routekaart SEB, de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouw materieel en het kennis- en innovatieprogramma, wordt naar verwachting nog aanvullende gezondheids-, natuur en klimaatwinst gerealiseerd om zo het streefdoel voor mobiele werktuigen vanuit het Schone Lucht Akkoord van 75% gezondheidswinst in 2030 te behalen.

⁷ PBL et al. (2020), *Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2019*. Den Haag: PBL

Voor de sectoren industrie en houtstook zijn de emissiereducties juist hoger dan in eerdere emissieramingen werd verwacht en hiermee ook de te verwachten gezondheidswinst. Voor industrie is de emissiereductie van stikstofoxiden hoger dan eerder verwacht door de toename van de elektriciteitsproductie uit wind en zon, in combinatie met het uit bedrijf nemen van kolencentrales vanaf 2030, door emissieregelgeving en door de inzet op scherpere vergunningverlening in het Schone Lucht Akkoord.

Voor houtstook komen de hogere emissiereducties voor fijnstof door gewijzigde cijfers over de ontwikkeling van het gebruik van houtkachels in de KEV, mede op basis van de resultaten van woononderzoek van het CBS uit 2018⁸. In de nieuwe KEV-raming wordt uitgegaan van een nagenoeg gelijkblijvend houtverbruik. Daarnaast is in de KEV gerekend met autonome vervanging van oudere kachels aan het einde van hun technische levensduur door nieuwe en schonere Ecodesign kachels. Het PBL geeft aan dat de geraamde ontwikkeling van de emissies bij houtstook door consumenten "met veel onzekerheden omgeven" is⁹.

Voor de internationale luchtvaart en zeescheepvaart en visserij zijn, vanwege het internationale karakter, in het Schone Lucht Akkoord geen specifieke doelen gesteld. De binnenlandse emissies van deze twee sectoren zijn wel meegerekend bij het bepalen van de mate waarin de doelstelling van 50% gezondheidswinst wordt gehaald. Daarnaast heeft het RIVM gerapporteerd over de ontwikkeling van de gezondheidseffecten van luchtmissies uit deze sectoren in 2030. Voor de luchtvaart wordt een stijging van negatieve gezondheidseffecten ingeschat en een daling voor de zeescheepvaart en visserij. Een nadere duiding van de resultaten is opgenomen in de *nadere toelichting* van deze brief.

Nieuwe WHO-advieswaarden

In september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit uitgebracht. De nieuwe waarden zijn (fors) lager dan die van 2005 die van kracht waren bij het sluiten van het Schone Lucht Akkoord. Mijn voorganger heeft het RIVM gevraagd om in de voortgangsmeting ook naar de nieuwe advieswaarden te kijken¹⁰.

Uit de voortgangsmeting komt naar voren dat de verwachte concentraties in 2030 in veel gebieden hoger liggen dan de nieuwe WHO-advieswaarden uit 2021. De advieswaarde voor PM_{2,5} lijkt het meest uitdagend, de prognose is dat deze nauwelijks in Nederland gehaald zal worden. Om beter inzicht te krijgen in de haalbaarheid van de nieuwe WHO-advieswaarden heb ik het RIVM gevraagd om een analyse te doen over de maatregelen die nodig zouden zijn om in 2030 aan die waarden te voldoen, conform motie Bouchallikh¹¹. Ik streef ernaar om vóór het zomerreces 2022 de resultaten van die analyse aan uw Kamer te sturen. Deze analyse kan als basis dienen voor besluitvorming over de doorwerking van de nieuwe WHO-advieswaarden in het Schone Lucht Akkoord. Het verder verlagen van de concentraties richting de nieuwe WHO-advieswaarden zal ook ambitieus internationaal luchtbeleid vragen, zoals de herziening van de Europese

⁸ TNO (2020) *Aanpassing TNO houtkachemodel aan de WoON 2018 houtverbranding enquête resultaten en prognoses van emissies van huishoudelijke houtkachels tot 2030*.

⁹ PBL, RIVM & TNO (2020), *Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2020*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

¹⁰ Kamerstuk 30 175, nr. 390

¹¹ Kamerstuk 30 175, nr. 387

luchtkwaliteitsrichtlijnen, de richtlijn industriële emissies (IED) en het Fit-for-55 pakket. Ook daar zet ik mij voor in.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Voortgang van de uitvoering van maatregelen

Naast de tweejaarlijkse voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord door het RIVM wordt ook jaarlijks gerapporteerd over de uitvoering van de maatregelen. Doel van de voortgangsmeting is om inzicht te krijgen in de voortgang van de uitvoering van de afspraken en maatregelen door de deelnemende overheden.

Kenmerk
IENW/BSK-2022/19001

De deelnemers van het Schone Lucht Akkoord leveren uitvoeringsplannen op die zij jaarlijks actualiseren. In de uitvoeringsplannen geven de deelnemers de stand van zaken aan voor de uitvoering van de vaste maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord en voor hun eigen aanvullende maatregelen. De door Rijkswaterstaat opgestelde rapportage over de uitvoering van de maatregelen is als bijlage bij deze brief toegevoegd.

Op 1 maart 2021, de peildatum van de plannen, hadden 58 deelnemers een uitvoeringsplan¹² ingediend. Op dat moment waren 20% van maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord in uitvoering, 5% in voorbereiding en 23% van maatregelen betroffen bestuurlijke voornemens. 28% van de maatregelen konden nog niet worden uitgevoerd en 23% waren niet van toepassing voor de specifieke gemeente of provincie¹³. De resultaten geven enerzijds een positief beeld: de deelnemers zijn serieus aan de slag om de, veelal nieuwe, maatregelen te implementeren. Anderzijds laten de resultaten zien dat er de nog een grote opgave resteert om de maatregelen uit te voeren.

Daarnaast blijkt dat de meeste deelnemers niet alleen de maatregelen uit het akkoord, maar ook aanvullende maatregelen treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het gaat gemiddeld om 15 maatregelen. Dit laat zien dat de meeste partijen met veel enthousiasme aan de slag zijn. De meeste maatregelen richten zich op mobiliteit, gevolgd door landbouw.

Conclusies en vervolg

Uit de voortgangsmeting blijkt dat we met het Schone Lucht Akkoord goed op weg zijn om de doelen voor 2030 te realiseren. Rijk, gemeenten en provincies hebben in het eerste jaar na de ondertekening, een aanzienlijk deel van de maatregelen in uitvoering of in voorbereiding. Dat levert een belangrijke gezondheidswinst op. De lucht wordt schoner, mensen leven langer én in een betere gezondheid.

Het realiseren van 50% gezondheidswinst gaat niet vanzelf, zo blijkt ook uit de voortgangsmeting. Om de doelen te realiseren is het nodig dat de deelnemende overheden zich onverminderd blijven inzetten om:

- alle afspraken uit het Akkoord uit te voeren;
- het voorgenomen klimaat en stikstofbeleid effectief en voortvarend te implementeren;
- ervoor te zorgen dat bestaand beleid in de praktijk effectief is én blijft;
- ambitieus internationaal luchtbeleid te realiseren.

¹² In 2021 hoefden alleen partijen die op 13 januari 2020 het Schone Lucht Akkoord tekenden een uitvoeringsplan in te leveren. In 2022 worden ook deelnemers die later zijn toegetreden gevraagd een uitvoeringsplan in te dienen.

¹³ Maatregelen kunnen niet van toepassing zijn als ze sectoren betreffen die niet in een jurisdictie bestaan, bijvoorbeeld landbouw of binnenvaart.

Deze aandachtspunten betrek ik bij de actualisatie van de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord die in de eerste helft van 2022 wordt uitgevoerd. Een belangrijke prioriteit voor 2022 is het verder faciliteren van gemeenten en provincies met een snelle en effectieve implementatie van maatregelen. Mijn voornemen is om in 2022 daarvoor ook financiële ondersteuning in de vorm van cofinanciering te bieden aan de partijen die aangesloten zijn bij het Schone Lucht Akkoord.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2022/19001

Ook het borgen van de effectiviteit van bestaand beleid is en blijft een belangrijk aandachtspunt. De nieuwe APK-test voor controle van roetfilters, die op 1 juli 2022 wordt ingevoerd, draagt hieraan bij, evenals een goede uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving in verschillende sectoren. Uit de voortgangsmeting blijkt dat het aandeel van houtstook in de gezondheidsimpact is gestegen. De berekende afname van de emissies door houtstook is onzeker, constateert het PBL in de KEV¹⁴. Daarom monitor ik de ontwikkeling van de houtrookemissies jaarlijks via de emissieregistratie. Ook laat ik een verkenning uitvoeren naar aanvullende maatregelen om overlast en negatieve gezondheidseffecten van houtstook verder te verminderen. Mijn streven is om uw Kamer op korte termijn te informeren over de resultaten van deze verkenning.

Ook zal ik, zoals in de uitvoeringsagenda is toegezegd, een verkenning uitvoeren naar de verankering van luchtkwaliteit in ander beleid. Op verschillende beleidsdossiers wordt door verschillende departementen en decentrale overheden hier al actief vorm aan gegeven, bijvoorbeeld bij de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens, het duurzaamheidskader biograndstoffen, bij de uitwerking van relevante onderdelen van het Coalitieakkoord en bij het programma Schoon en Emissieloos Bouwen. Ik streef ernaar uw Kamer deze zomer te informeren over deze verkenning.

Aan uw Kamer is toegezegd de afweging over het instellen van een speciaal gezant voor gezonde lucht, te betrekken bij de voortgangsmeting¹⁵. Gezien de mooie resultaten van de voortgangsmeting zie ik op dit moment geen aanleiding om een speciaal gezant in te stellen. We liggen op koers om de doelen te halen en steeds meer gemeenten en provincies nemen deel aan het Akkoord en treffen maatregelen om de lucht schoner en gezonder te maken. Ik beschouw iedere deelnemer en lokale bestuurder als ambassadeur voor schone lucht.

Uit de voortgangsmeting blijkt dat we goed op weg zijn om de WHO-advieswaarden uit 2005 te halen. Deze worden naar verwachting in 2030 nog op een beperkt aantal plekken naar verwachting niet gehaald. Vooral in dichtbevolkte gebieden, met hoge concentraties luchtvervuiling, is nog een aanzienlijke gezondheidswinst te halen. Voor deze gebieden werken we in het kader van het Schone Lucht Akkoord aan een aanvullende gebiedsgerichte aanpak voor hoogblootgestelde gebieden om de gezondheid sneller te verbeteren¹⁶. Zoals eerder in deze brief aangegeven maakt het RIVM een analyse over de haalbaarheid van de nieuwe WHO-advieswaarden, deze analyse kan als basis dienen voor besluitvorming over de doorwerking van de nieuwe WHO-advieswaarden in het Schone Lucht Akkoord.

¹⁴ PBL, RIVM & TNO (2020), *Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2020*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

¹⁵ Kamerstuk 30 175, nr. 377

¹⁶ Kamerstuk 30 175, nr. 393

Het realiseren van een gezonde leefomgeving is een belangrijke ambitie voor het kabinet. Het Schone Lucht Akkoord levert hieraan een belangrijke bijdrage. De eerste stappen zijn gezet. Het is nu zaak om dit verder uit te bouwen en te verankeren in het beleid van Rijk, provincies, gemeenten en in Europa. Alleen samen kunnen we de lucht schoner en gezonder maken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2022/19001

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Nadere toelichting op de voortgangsmeting van het SLA:

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Methodiek: emissiereducties uit uitvoeringsplannen

Het adviesbureau TAUW heeft de verwachte emissiereductie berekend van de maatregelen uit de uitvoeringsplannen. Deze berekeningen heeft RIVM gebruikt voor de doorrekening in de voortgangsmeting. Maatregelen die vóór 1 maart 2021 zijn vastgesteld, zijn doorgerekend. In de doorrekening zijn, conform de reactie op de moties van leden Ziengs en Von Martels¹⁷, ook de effecten van relevant klimaat en stikstofbeleid meegenomen. Een groot deel van het klimaat- en stikstofbeleid was op 1 maart 2021 nog onvoldoende concreet om door te rekenen, RIVM heeft daarom een illustratief scenario opgesteld, waarmee de mogelijke effecten van dit beleid zijn doorgerekend. De rapportage van RIVM is als bijlage aan deze brief toegevoegd, het rapport van TAUW¹⁸ is terug te vinden op de website van het Schone Lucht Akkoord (schoneluchtakkoord.nl).

Kenmerk

IENW/BSK-2022/19001

Nieuwe inzichten en de nieuw sectorale verdeling van gezondheidseffecten

RIVM heeft in de voortgangsmeting nieuwe inzichten verwerkt. Zo is in de berekeningen voor houtstook, voor het eerst ook de emissie van condenseerbaar fijnstof meegenomen. Het aandeel van consumenten in de concentraties en gezondheidseffecten van luchtvervuiling neemt hierdoor toe. De nieuwe sectorale verdeling van gezondheidseffecten in 2016 en in 2030 is in Tabel 2 weergegeven.

Tabel 2. Aandeel van de verschillende sectoren in de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen.

Sector	2016	2030 voorgenomen beleid
Industrie	12%	16%
(Weg)verkeer	32%	23%
Mobiele werktuigen	11%	8%
Landbouw	11%	11%
Binnenvaart	6%	8%
Consumenten (houtstook)	14%	16%
Handel, dienst, overig, en bouw	4%	5%
Luchtvaart en rail	1%	3%
Zeescheepvaart en visserij	7%	10%

Ook heeft het RIVM nieuwe inzichten in de meteorologische omstandigheden verwerkt in de berekeningen. Dit zorgt voor iets lagere concentraties van fijnstof in de berekening voor zowel 2016 als 2030. De levensduurverkorting als gevolg van luchtvervuiling in 2016 is hierdoor bijgesteld van gemiddeld 9 maanden naar gemiddeld 8 maanden. Dit heeft geen gevolgen voor het SLA doel van 50% gezondheidswinst omdat deze is gesteld voor 2030 ten opzichte van 2016 én omdat de wijziging voor alle jaren even groot is.

Resultaten voor sectoren waarvoor geen doelstelling binnen het Schone Lucht Akkoord is opgenomen

Om nauwkeurige berekeningen van gezondheidseffecten als gevolg van luchtverontreiniging te maken, is in de voortgangsmeting rekening gehouden met alle binnenlandse bronnen. Dit geldt ook voor die sectoren waarvoor geen

¹⁷ Kamerstuk 30 175, nr. 373

¹⁸ TAUW (2021), *Emissiereductie maatregelen Schone Lucht Akkoord (SLA)*. Deventer

doelstelling binnen het Schone Luchtakkoord is opgenomen. Dit betreft de sectoren zeescheepvaart en visserij en luchtvaart.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

In haar berekeningen hanteert het RIVM de "Nederlands grondgebied methode", in lijn met de methodes in de KEV en in de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland¹⁹. Voor zeescheepvaart worden de emissies meegenomen door zeeschepen varende op het Nederlands Continentaal Plat, zeeschepen varende van en naar havens en zeeschepen die voor anker liggen in havens. Voor de luchtvaart worden de emissies op de luchthavens én om de start- en landingsprocedure (emissies tot 3000 voet) meegeteld.

Kenmerk
IENW/BSK-2022/19001

Voor de sector zeescheepvaart en visserij nemen de negatieve gezondheidseffecten in 2030 met 14 tot 15% af ten opzichte van 2016. Voor de luchtvaart is de verwachting dat de negatieve gezondheidseffecten toenemen met 13%. Het aandeel van luchtvaart in de negatieve gezondheidseffecten door alle bronnen tezamen, neemt hierdoor toe van gemiddeld 1% in 2016 tot 3% in 2030 (zie tabel 2). De toename komt vooral door het meenemen van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen in de luchtvaart-scenario's, zoals PBL in de KEV heeft opgenomen, en die, conform een eerdere brief aan uw Kamer, is meegenomen in deze doorrekening²⁰.

Voor de luchtvaart heeft PBL in de KEV gerekend met scenario's voor voorgenomen en vastgesteld beleid, die onder meer voorzien in de ingebruikname van luchthaven Lelystad en een forse groei van het aantal vliegtuigbewegingen voor geheel Nederland. Zoals in het Coalitieakkoord 2021-2025 is opgenomen, spelen er rond luchthavens diverse uitdagingen, zoals stikstof, ultrafijn stof en leefomgevingskwaliteit, die vragen om een integrale aanpak. Daarom zal het kabinet in 2022 besluiten nemen die onder meer betrekking hebben op de hub functie van Schiphol en de opening van luchthaven Lelystad. Deze besluiten kunnen gevolgen hebben voor de in het kader van het Schone Lucht Akkoord gebruikte scenario's en daardoor voor de berekeningen in volgende voortgangsmetingen van het Akkoord. Voor de sector luchtvaart wordt in de Luchtvaartnota aangegeven dat het streven is om te komen tot een betere leefomgevingskwaliteit, waaronder het verminderen van emissies door de luchtvaart.

¹⁹ Hoogerbrugge et al, (2021): *Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland. Rapportage 2021*. RIVM-rapport 2020-0064, Bilthoven.

²⁰ Kamerstuk 30 175, nr 154