



---

## AANGENOMEN TEKSTEN

---

### P9\_TA(2021)0107

#### Tenuitvoerlegging van de richtlijnen inzake luchtkwaliteit

#### Resolutie van het Europees Parlement van 25 maart 2021 over de tenuitvoerlegging van de richtlijnen inzake luchtkwaliteit: Richtlijn 2004/107/EG en Richtlijn 2008/50/EG (2020/2091(INI))

*Het Europees Parlement,*

- gezien de Overeenkomst die op de 21e Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (COP21) op 12 december 2015 in Parijs is aangenomen (de Overeenkomst van Parijs),
- gezien de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling en de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling (SDG's) van de VN,
- gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 191,
- gezien Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa<sup>1</sup>,
- gezien Richtlijn 2004/107/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende arseen, cadmium, kwik, nikkel en polycyclische aromatische koolwaterstoffen in de lucht<sup>2</sup>,
- gezien Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (NEC-richtlijn)<sup>3</sup>,
- gezien Uitvoeringsbesluit 2011/850/EU van de Commissie van 12 december 2011 houdende uitvoeringsbepalingen van Richtlijnen 2004/107/EG en 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de onderlinge uitwisseling van informatie en de verslaglegging over de luchtkwaliteit<sup>4</sup>,
- gezien de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese

---

<sup>1</sup> PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

<sup>2</sup> PB L 23 van 26.1.2005, blz. 3.

<sup>3</sup> PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1.

<sup>4</sup> PB L 335 van 17.12.2011, blz. 86.

Green Deal (COM(2019)0640),

- gezien de mededeling van de Commissie van 17 mei 2018, getiteld “Een Europa dat beschermt: schone lucht voor iedereen” (COM(2018)0330),
- gezien het voorstel van de Commissie van 4 maart 2020 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet) (COM(2020)0080),
- gezien de geschiktheidscontrole van de Commissie van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit (2008/50/EG, 2004/107/EG) van 28 november 2019 (SWD(2019)0427),
- gezien het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2020 over de vooruitgang bij de uitvoering van Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen (COM(2020)0266),
- gezien het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 8 januari 2021, getiteld “De tweede “Vooruitzichten voor schone lucht”” (COM(2021)0003),
- gezien de routekaart van de Commissie voor de aanvangseffectbeoordeling ten behoeve van de herziening van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit,
- gezien het EU-beleid betreffende gezondheid en veiligheid op het werk, in het bijzonder de mededeling van de Commissie van 10 januari 2017, getiteld “Veiliger en gezonder werk voor iedereen – Modernisering van de wetgeving en het beleid van de EU inzake veiligheid en gezondheid op het werk” (COM(2017)0012), en Richtlijn 2004/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de bescherming van de werknemers tegen de risico's van blootstelling aan carcinogene of mutagene agentia op het werk<sup>1</sup>,
- gezien de mededeling van de Commissie van 14 oktober 2020, getiteld “Een EU-strategie om methaanemissies terug te dringen” (COM(2020)0663),
- gezien Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)<sup>2</sup>,
- gezien de mededeling van de Commissie van 14 oktober 2020, getiteld “Strategie voor duurzame chemische stoffen – Op weg naar een gifvrij milieu” (COM(2020)0667) en de resolutie van het Europees Parlement van 10 juli 2020 over de strategie voor duurzaam gebruik van chemische stoffen<sup>3</sup>,
- gezien zijn resolutie van 13 maart 2019 over een Europa dat beschermt: schone lucht voor iedereen<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> PB L 158 van 30.4.2004, blz. 50.

<sup>2</sup> PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17.

<sup>3</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2020)0201.

<sup>4</sup> PB C 23 van 21.1.2021, blz. 23.

- gezien zijn resolutie van 28 november 2019 over de noodsituatie op het gebied van klimaat en milieu<sup>1</sup>,
  - gezien het verkennend advies van het Comité van de Regio's van 2 juli 2020 over “De toekomst van het EU-beleid inzake schone lucht in het kader van de ambitie om de vervuiling tot nul terug te brengen”<sup>2</sup>,
  - gezien Speciaal verslag nr. 23/2018 van de Europese Rekenkamer van 11 september 2018, getiteld “Luchtverontreiniging: onze gezondheid nog steeds onvoldoende beschermd”,
  - gezien Verslag 09/2020 van het Europees Milieuagentschap (EEA) van 23 november 2020, getiteld “Air Quality in Europe – 2020 report”,
  - gezien de Europese uitvoeringsanalyse van de Onderzoeksdienst van het Europees Parlement van 18 januari 2021, getiteld “EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation” en bijlage I hierbij, getiteld “Mapping and assessing local policies on air quality. What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?”,
  - gezien de studie van zijn beleidsondersteunende afdeling Economische Zaken, Wetenschapsbeleid en Levenskwaliteit van januari 2021, getiteld “Air Pollution and COVID-19”,
  - gezien de studie van zijn beleidsondersteunende afdeling Economische Zaken, Wetenschapsbeleid en Levenskwaliteit voor de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid, van 18 maart 2019, getiteld “Sampling points for air quality – Representativeness and comparability of measurement in accordance with Directive 2008/50/EC on ambient air quality and cleaner air for Europe”,
  - gezien de resolutie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) van 26 mei 2015, getiteld “Health and the environment: addressing the health impact of air pollution”,
  - gezien artikel 54 van zijn Reglement, alsmede artikel 1, lid 1, onder e), van en bijlage 3 bij het besluit van de Conferentie van voorzitters van 12 december 2002 betreffende de procedure inzake het verlenen van toestemming voor het opstellen van initiatiefverslagen,
  - gezien het advies van de Commissie vervoer en toerisme,
  - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A9-0037/2021),
- A. overwegende dat schone lucht essentieel is voor de menselijke gezondheid, de kwaliteit van leven en het milieu en in de SDG's is aangemerkt als mondiale prioriteit voor de gezondheid;
- B. overwegende dat luchtverontreiniging geen grenzen kent en dat er sprake is van een beduidende uitwisseling van luchtverontreinigende stoffen tussen de lidstaten, alsook tussen EU-landen en derde landen, zoals werd vastgesteld in de tweede “Vooruitzichten

<sup>1</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2019)0078.

<sup>2</sup> PB C 324 van 1.10.2020, blz. 35.

voor een schone lucht”; overwegende dat de schadelijke gevolgen van slechte luchtkwaliteit in veel gevallen een lokaal probleem zijn geworden voor de lidstaten, die geen maatregelen kunnen nemen met betrekking tot emissiebronnen buiten hun grondgebied;

- C. overwegende dat luchtverontreiniging het grootste milieurisico voor de gezondheid in Europa vormt<sup>1</sup>, dat regio’s en sociaal-economische en leeftijdsgroepen in ongelijke mate treft, en volgens de meest recente schattingen van het Europees Milieuagentschap van de gezondheidseffecten van blootstelling aan luchtverontreiniging bijna 400 000 gevallen van voortijdige sterfte per jaar veroorzaakt; overwegende dat concentraties van fijnstof 2,5 (PM<sub>2,5</sub>) in 2018 leidden tot circa 379 000 gevallen van voortijdige sterfte als gevolg van langdurige blootstelling in de EU-28; overwegende dat de geschatte effecten in de EU van blootstelling aan NO<sub>2</sub>- en O<sub>3</sub>-concentraties in 2018 respectievelijk neerkwamen op circa 54 000 en 19 400 gevallen van voortijdige sterfte per jaar<sup>2</sup>;
- D. overwegende dat luchtverontreiniging verband houdt met aandoeningen aan de luchtwegen, hart- en vaatziekten, beroertes en kanker, waarbij in recente studies ook negatieve gevolgen worden genoemd voor de vruchtbaarheid, zwangerschap en pasgeboren baby’s, alsook dementie<sup>3</sup>, structurele veranderingen in de hersenen van kinderen, de ziekte van Alzheimer, systematische ontstekingen en cognitieve stoornissen<sup>4</sup>, en sterfte als gevolg van diabetes<sup>5</sup>; overwegende dat het totale aantal gevallen van voortijdige sterfte ten gevolge van luchtverontreiniging sinds 1990 met meer dan 50 % is gedaald<sup>6</sup>;
- E. overwegende dat er aanwijzingen zijn dat blootstelling aan luchtverontreiniging de gezondheidseffecten van mensen die besmet worden met COVID-19 negatief kan beïnvloeden, hoofdzakelijk door schade aan de luchtwegen en het immuunsysteem, en eiwitexpressie die het virus de mogelijkheid bieden om cellen binnen te dringen<sup>7</sup>;
- F. overwegende dat volgens het tweede verslag van de Commissie over “Vooruitzichten voor een schone lucht” het aantal voortijdige sterfgevallen als gevolg van

---

<sup>1</sup> Wereldgezondheidsorganisatie, “Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease”, Wereldgezondheidsorganisatie, Genève, 2016.

<sup>2</sup> Verslag 09/2020 van het EEA van 23 november 2020, getiteld “Air Quality in Europe – 2020 report”,

<sup>3</sup> Chen, H. et al., “Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson’s disease, and multiple sclerosis: a population based cohort study”, *The Lancet*, Vol. 389, No 10070, Elsevier Ltd., 2017, blz. 718-726.

<sup>4</sup> Guxens, M. et al., “Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children”, *Biological Psychiatry*, Vol. 84, No 4, Elsevier Inc., 2018, blz. 295-303.

<sup>5</sup> Lim, C. C. et al., “Association between long-term exposure to ambient air pollution and diabetes mortality”, *US Environmental Research*, Vol. 165, Elsevier Inc., 2018, blz. 330-336.

<sup>6</sup> EEA, “Air pollution: how it affects our health”, EEA, Kopenhagen, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

<sup>7</sup> Studie van de beleidsondersteunende afdeling Economische Zaken, Wetenschapsbeleid en Levenskwaliteit van het Europees Parlement van januari 2021, getiteld “Air Pollution and COVID-19. Including elements of air pollution in rural areas, indoor air pollution, vulnerability and resilience aspects of our society against respiratory disease, social inequality stemming from air pollution”.

luchtverontreiniging in 2030 waarschijnlijk 55 % lager zal liggen dan in 2005 als de lidstaten alle maatregelen uitvoeren die door de huidige EU-wetgeving inzake luchtverontreiniging worden voorgeschreven;

- G. overwegende dat de stedelijke bevolking het sterkst wordt blootgesteld aan luchtverontreiniging, en dat slechts een op de tien personen in een stad woont die voldoet aan de richtsnoeren inzake luchtkwaliteit van de WHO<sup>1</sup>; overwegende dat momenteel 75 % van de bevolking van de EU in stedelijke en voorstedelijke gebieden woont<sup>2</sup>;
- H. overwegende dat 98 % van de stedelijke bevolking in de EU wordt blootgesteld aan ozonniveaus die de WHO-richtsnoeren overschrijden; overwegende dat 77 % van de bevolking van de EU-28 wordt blootgesteld aan PM<sub>2,5</sub>-niveaus die de WHO-richtsnoeren overschrijden<sup>3</sup> ;
- I. overwegende dat “The Lancet Planet Health” op 19 januari 2021 een studie publiceerde over de beoordeling van de effecten van luchtverontreiniging op de sterftcijfers in bijna duizend Europese steden<sup>4</sup> ; overwegende dat werd vastgesteld dat de tien steden waar NO<sub>2</sub>- en PM<sub>2,5</sub>-verontreiniging tot het laagste sterftcijfer leiden vooral in Noord-Europa liggen; overwegende dat de uitdagingen op het gebied van luchtkwaliteit sterk variëren per plek, en dat de belangrijkste oorzaak van problemen uiteenloopt van verwarmingssystemen tot vervoer; overwegende dat er ondanks de economische groei sprake is van een algehele verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van 1990;
- J. overwegende dat luchtverontreiniging aanzienlijke menselijke en economische kosten met zich meebrengt, zoals een lagere levensverwachting, hogere medische kosten, lagere arbeidsproductiviteit, de teloorgang van ecosystemen, verlies aan biodiversiteit en klimaatverandering; overwegende dat de kosten van luchtverontreiniging voor de maatschappij, de gezondheidszorg en de economie in Europa in totaal tussen de 330 en 940 miljard EUR per jaar bedragen, terwijl de kosten van alle maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit 70 tot 80 miljard EUR per jaar belopen<sup>5</sup>; overwegende dat de kosten van niets doen, waaronder de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging voor de gezondheid van burgers, de economie en de maatschappij, de kosten van actief optreden ruimschoots te boven gaan, ondanks dat daarvoor diverse beleidsmaatregelen nodig zijn; overwegende dat volgens schattingen van de Commissie de volledige uitvoering van de bestaande EU-wetgeving betreffende de luchtkwaliteit nettovoordelen oplevert die tot 2030 kunnen oplopen tot 42 miljard EUR per jaar, met

---

<sup>1</sup> Wereldgezondheidsorganisatie, “Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease”, Wereldgezondheidsorganisatie, Genève, 2016.

<sup>2</sup> Eurostat-verslag van 7 september 2016, getiteld “Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs”.

<sup>3</sup> Verslag 09/2020 van het Europees Milieuagentschap (EEA) van 23 november 2020, getiteld “Air Quality in Europe – 2020 report”,

<sup>4</sup> Khomenko, S. et al., “Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment”, *The Lancet Planetary Health*, Elsevier Inc., 2021.

<sup>5</sup> Europese uitvoeringsanalyse van de Onderzoeksdienst van het Europees Parlement van 18 januari 2021, getiteld “EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation”, blz. 26.

name door lagere sterfte- en ziektecijfers<sup>1</sup>;

- K. overwegende dat de EU in de periode tussen 1990 en 2018 dalingen in de emissies van alle verontreinigende stoffen in de lucht heeft geregistreerd; overwegende dat de grootste daling zich voordeed bij zwaveloxiden (SO<sub>x</sub>), die met 90 % afnamen, gevolgd door vluchtige organische stoffen met uitzondering van methaan (NMVOS) en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), die respectievelijk grofweg met 60 % en 55 % afnamen; overwegende dat de emissies van fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) sinds 1990 met ongeveer de helft zijn gedaald, en de emissies van ammoniak (NH<sub>3</sub>) met grofweg een kwart<sup>2</sup>; overwegende dat de NH<sub>3</sub>-emissies sinds 2010 gelijk zijn gebleven;
- L. overwegende dat volgens de laatste beschikbare gegevens over 2018 tien lidstaten hun NH<sub>3</sub>-emissies in minder dan twee jaar met meer dan 10 % moesten terugbrengen en dat respectievelijk zes en vijf lidstaten hun PM<sub>2,5</sub>- en NO<sub>x</sub>-emissies met 30 % of meer moesten verlagen om te voldoen aan de emissieplafonds voor 2020, zoals vastgelegd in de NEC-richtlijn<sup>3</sup>;
- M. overwegende dat luchtverontreiniging leidt tot milieudegradatie en aanzienlijke schadelijke effecten heeft op natuurlijke ecosystemen en de biodiversiteit, waaronder eutrofiëring, verzuring en schade aan vegetatie ten gevolge van ozon op leefniveau, de water- en bodemkwaliteit en de ecosystemendiensten die ze ondersteunen, alsook op het klimaat, en daarmee ook schade aan de bebouwde omgeving en het cultureel erfgoed kan veroorzaken; overwegende dat de verontreinigende stoffen in de lucht die momenteel de meeste schade toebrengen aan ecosystemen O<sub>3</sub>, NH<sub>3</sub> en NO<sub>x</sub> zijn; overwegende dat luchtverontreiniging er momenteel debet aan is dat circa twee derde van het oppervlak van de ecosystemen in de EU wordt blootgesteld aan eutrofiëring;
- N. overwegende dat de depositie van stikstofverbindingen, die in de lucht worden uitgestoten als NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub>, kan leiden tot eutrofiëring, d.w.z. een overmaat aan nutriënten; overwegende dat zowel stikstofverbindingen als zwavelverbindingen verzurende effecten kunnen hebben; overwegende dat zowel eutrofiëring als verzuring ecosystemen op het land en in het water kan aantasten en kan leiden tot veranderingen in de diversiteit van soorten en invasies van nieuwe soorten; overwegende dat verzuring ook kan leiden tot het vrijkomen van giftige metalen in water of bodem, waardoor het risico toeneemt dat deze worden opgenomen in de voedselketen;
- O. overwegende dat hoge niveaus van O<sub>3</sub> plantencellen beschadigen en de voortplanting en groei van planten belemmeren, met een lagere opbrengst van landbouwgewassen, de groei van bossen en de biodiversiteit als gevolg; overwegende dat de veranderende klimatologische omstandigheden en de toenemende uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) en andere verontreinigende stoffen, zoals reactieve stikstof, de reactie van vegetatie op O<sub>3</sub> verandert; overwegende dat deze modificatoren de hoeveelheid O<sub>3</sub> beïnvloeden die door bladeren wordt opgenomen, waardoor de schaal van de effecten op de

---

<sup>1</sup> Amann, M. et al., *Support to the development of the Second Clean Air Outlook – Specific Contract 6 under Framework Contract ENV.C.3/FRA/2017/0012 (Final Report)*, Europese Commissie, Brussel, 2020.

<sup>2</sup> Eurostat, *Air pollution statistics – emission inventories*, Eurostat, Luxemburg, 2020, [www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air\\_pollution\\_statistics\\_-\\_emission\\_inventories&oldid=403107](http://www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107)

<sup>3</sup> COM(2021)0003.

plantengroei, de gewasopbrengsten en ecosysteemdiensten verandert<sup>1</sup>;

- P. overwegende dat giftige verontreinigende metalen, zoals lood (Pb), kwik (Hg) en cadmium (Cd), behalve voor mensen ook schadelijke effecten kunnen hebben voor planten en dieren, en dat zelfs als de concentraties daarvan in de atmosfeer laag zijn, deze stoffen toch bijdragen aan de depositie en ophoping van giftige metalen in de bodem, sedimenten en organismen; overwegende dat giftige metalen en persistente organische verbindingen, afgezien van hun giftigheid voor het milieu, zich ook in dieren en planten kunnen ophopen (bioaccumulatie), en zelfs in steeds grotere hoeveelheden (biomagnificatie), wat betekent dat de concentraties daarvan in de weefsels van organismen hoger in de voedselketen toenemen;
- Q. overwegende dat er een aanzienlijke daling heeft plaatsgevonden van de luchtverontreinigende emissies van het wegvervoer, ondanks een toename van het personen- en vrachtvervoer sinds 1990; overwegende dat het wegvervoer nog steeds de belangrijkste veroorzaker is van NO<sub>x</sub>-emissies (d.w.z. 39 % van de totale NO<sub>x</sub>-emissies in de EU) en de op een na grootste bron van zwarte koolstof (26 %) en emissies van lood (16 %) is in de EU; overwegende dat het wegvervoer de voornaamste bron van luchtverontreiniging in stedelijke gebieden is vanwege de emissies van voertuigen (uitlaatgerelateerde emissies), alsook vanwege de slijtage van remmen en banden (niet-uitlaatgerelateerde emissies); overwegende dat dieselveertuigen verantwoordelijk zijn voor ongeveer 75 % van de totale kosten van luchtverontreiniging die verband houden met het wegvervoer in Europa<sup>2</sup>;
- R. overwegende dat de landbouw de op twee na belangrijkste bron van primaire PM<sub>10</sub>-emissies in de EU is, als uiteengezet door het EEA; overwegende dat NH<sub>3</sub>-emissies in de landbouw bijdragen aan periodes van hoge PM-concentraties die zich in het voorjaar in heel Europa voordoen, alsook aan schadelijke gevolgen voor de gezondheid op korte en lange termijn<sup>3</sup>; overwegende dat de methaanemissies van de landbouw een belangrijke precursor van ozon op leefniveau zijn en schadelijke gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid;
- S. overwegende dat de sector energieproductie en -distributie meer dan de helft van de SO<sub>x</sub>-emissies<sup>4</sup> en een vijfde van de NO<sub>x</sub>-emissies<sup>5</sup> veroorzaakt in de 33 landen die lid zijn van het EEA;
- T. overwegende dat steenkool- en bruinkoolcentrales in hoge mate bijdragen aan kwikemissies in de EU en dat 62 % van de kwikemissies van de industrie in de EU van

---

<sup>1</sup> Regionaal kantoor van de WHO voor Europa in Kopenhagen, “Air Quality Guidelines for Europe”, *European Series*, Vol. 2, Wereldgezondheidsorganisatie, Genève, 2000.

<sup>2</sup> Verslag 09/2020 van het Europees Milieuagentschap (EEA) van 23 november 2020, getiteld “Air Quality in Europe – 2020 report”.

<sup>3</sup> Op indicatoren gebaseerde beoordeling van het EEA van 23 februari 2018, getiteld “Emissions of primary PM<sub>2,5</sub> and PM<sub>10</sub> particulate matter”.

<sup>4</sup> Gegevensvisualisatie van het EEA van 18 juni 2015, getiteld “Sector share of sulphur oxides emissions”: [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1)

<sup>5</sup> Gegevensvisualisatie van het EEA van 18 juni 2015, getiteld “Sector share of sulphur oxides emissions”: [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1)

kolengestookte centrales afkomstig is<sup>1</sup>; overwegende dat kwik een gevaarlijke neurotoxine is die zelfs bij een relatief geringe mate van blootstelling schadelijk is voor het zenuwstelsel;

- U. overwegende dat in 2005 de emissies van zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) van de internationale scheepvaart in de zeeën rond Europa (de Oostzee, de Noordzee, het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee en de Zwarte Zee) naar schatting 1,7 miljoen ton per jaar bedroegen, die van NO<sub>2</sub> 2,8 miljoen ton en die van PM<sub>2,5</sub> 195 000 ton<sup>2</sup>; overwegende dat in een wetenschappelijke studie in opdracht van de Commissie is geconcludeerd dat de maritieme NO<sub>x</sub>-emissies zonder verdere maatregelen binnen tien jaar hetzelfde niveau zullen bereiken als de NO<sub>x</sub>-emissies op het land<sup>3</sup>;
- V. overwegende dat het beleidskader van de EU inzake de kwaliteit van de buitenlucht weliswaar goed gestructureerd is, maar dat de EU-wetgeving inzake de luchtkwaliteit in gebouwen gefragmenteerd is; overwegende dat er mogelijk een meer holistische beleidsaanpak van de EU voor luchtverontreiniging nodig is, waarmee gewaarborgd kan worden dat de wetgeving betreffende de luchtkwaliteit, de gezondheid en veiligheid op het werk, chemische stoffen en gebouwen een samenhangend geheel vormt en elkaar wederzijds versterkt, met name om de veiligheid van werknemers en het grote publiek ten opzichte van gevaarlijke stoffen in consumentenproducten te waarborgen;
- W. overwegende dat dertien van de achttien lopende inbreukprocedures tegen achttien lidstaten zijn ingeleid wegens PM<sub>10</sub>-emissies die boven de EU-grenswaarden liggen, elf wegens NO<sub>2</sub>-emissies en één wegens SO<sub>2</sub>-emissies, terwijl er zes extra inbreukprocedures lopen omdat de monitoringvoorschriften niet zijn opgevolgd; overwegende dat er met ingang van 2005 aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en SO<sub>2</sub> voldaan had moeten zijn;
- X. overwegende dat voor 2019 zeventien lidstaten overschrijdingen van de EU-luchtkwaliteitsnormen voor NO<sub>2</sub> hebben gemeld, veertien lidstaten overschrijdingen voor PM<sub>10</sub>, vier lidstaten overschrijdingen voor PM<sub>2,5</sub> en één voor SO<sub>2</sub>;
- Y. overwegende dat het in de huidige situatie beter is om landen meer ondersteuning te bieden (technologische, logistieke en financiële ondersteuning en richtsnoeren) om de uitvoering van de bestaande wetgeving te verbeteren;
- Z. overwegende dat een plaatselijke rechtbank heeft besloten dat de overheid van het Brussels Gewest, waar de EU-instellingen zijn gevestigd, wettelijk verplicht is binnen zes maanden systemen voor het meten van de luchtkwaliteit aan te leggen langs de drukste wegen, zoals de Wetstraat, waarmee de concentraties moeten worden gemeten van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> (fijnstof met een doorsnede van maximaal 10 µm) en PM<sub>2,5</sub> (fijnstof met

---

<sup>1</sup> EEA-verslag van 19 september 2018, getiteld “Mercury in Europe’s environment. A priority for European and global action”.

<sup>2</sup> Campling, P. et al., *Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas*, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek NV, Mol, 2013.

<sup>3</sup> Cofala, J. et al., *The potential for cost-effective air emission reductions from international shipping through designation of further Emission Control Areas in EU waters with focus on the Mediterranean Sea*, Internationaal Instituut voor Toegepaste Systeemanalyse, Laxenburg, 2018.



een doorsnede van maximaal 2,5 µm);

- AA. overwegende dat de meerderheid van de burgers in de EU van mening is dat de overheidsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit ontoereikend zijn, en dat meer dan 70 % van de bevolking in de EU verwacht dat de EU aanvullende maatregelen voorstelt<sup>1</sup>; overwegende dat de verbetering van de luchtkwaliteit ook gekoppeld is aan een mentaliteitsverandering in de samenleving, hetgeen niet zozeer wordt bereikt met nieuwe wetgeving als wel door middel van voorlichtingscampagnes over de voordelen van beleid inzake luchtkwaliteit;

### ***Een deels doeltreffend instrument dat verbetering behoeft***

1. onderkent dat de drie pijlers van het EU-beleid inzake luchtkwaliteit met succes hebben bijgedragen aan de gestage verlaging van emissies en concentraties van luchtverontreinigende stoffen in Europa; benadrukt dat de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit weliswaar doeltreffend waren wat betreft de vaststelling van gemeenschappelijke EU-normen voor de luchtkwaliteit en het gemakkelijker verzamelen en uitwisselen van informatie over de luchtkwaliteit, maar dat daarmee de luchtverontreiniging en de nadelige gevolgen daarvan voor de gezondheid, de levenskwaliteit en het milieu slechts gedeeltelijk zijn verminderd; vestigt de aandacht op het feit dat een groot aantal lidstaten de huidige luchtkwaliteitsnormen nog altijd niet volledig naleeft en onvoldoende maatregelen heeft genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de overschrijdingen tot een minimum te beperken, zelfs nadat de Commissie inbreukprocedures had ingeleid en er gerechtelijke bevelen waren uitgevaardigd om de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit na te leven;
2. benadrukt dat zich in de meeste delen van Europa een stijging heeft voorgedaan in het aantal aan luchtverontreiniging gerelateerde aandoeningen, zoals astma, neurotoxiciteit en aandoeningen die veroorzaakt worden door hormoonontregelende stoffen, die niet alleen een rechtvaardiging vormen voor de volledige toepassing van de Europese wetgeving, maar ook voor snelle en doeltreffende inbreukprocedures door de Commissie in het geval van niet-naleving door de lidstaten;
3. onderkent dat luchtverontreiniging geen grenzen kent en dat er sprake is van een aanzienlijke uitwisseling van luchtverontreinigende stoffen tussen de lidstaten, alsook tussen EU-landen en derde landen, zoals vastgesteld in de tweede “Vooruitzichten voor een schone lucht”; wijst erop dat de lidstaten niet in staat zijn maatregelen te nemen met betrekking tot emissiebronnen buiten hun grondgebied; spoort de Commissie aan rekening te houden met de complexe aard van luchtverontreiniging (bijv. de vorming van secundaire zwevende deeltjes, de verplaatsing van luchtverontreiniging binnen de EU en wereldwijd) bij het opstellen van nieuw beleid inzake de luchtkwaliteit, om te zorgen voor een geïntegreerde en holistische benadering;
4. merkt op dat de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit gebaseerd zijn op luchtkwaliteitsnormen die inmiddels vijftien tot twintig jaar oud zijn en dat sommige daarvan veel minder streng zijn dan de huidige richtsnoeren van de WHO, de geschatte referentieniveaus op basis van een verhoogd risico op kanker voor de rest van het leven en de niveaus die worden voorgesteld op basis van het meest recente wetenschappelijke bewijs ten aanzien van de impact op de menselijke gezondheid en het milieu; is verheugd over de toezegging die in de Europese Green Deal is gedaan om de

---

<sup>1</sup> SWD(2019)0427.

luchtkwaliteitsnormen te herzien, en verzoekt de Commissie de waarden voor PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub> en O<sub>3</sub> af te stemmen op de WHO-richtsnoeren en de waarden voor benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) en benzo(a)pyreen (BaP) op de referentieniveaus van de WHO, door middel van wetgevende wijzigingen in de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit naar aanleiding van een uitgebreide effectbeoordeling van gezondheids-, milieu-, maatschappelijke en economische aspecten; benadrukt dat de WHO-richtsnoeren momenteel worden herzien en dat deze op het punt staan te worden gepubliceerd; wijst erop dat de luchtkwaliteitsnormen van de EU moeten worden geactualiseerd zodra de nieuwe WHO-richtsnoeren beschikbaar zijn, en dat er een verplichting moet worden opgenomen om de normen periodiek te herzien op basis van het meest recente wetenschappelijke en technische bewijs, teneinde deze af te stemmen op de regelmatig bijgewerkte WHO-richtsnoeren; verzoekt de Commissie tevens rekening te houden met de nieuwste kritieke belasting voor de bescherming van ecosystemen als vastgesteld in het Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand;

5. benadrukt dat, volgens gegevens die door het Europees Milieuagentschap zijn verzameld en ondanks de daling van de PM<sub>10</sub>-emissies, het grootste deel van de stedelijke bevolking in Europese landen tussen 2000 en 2015 blootgesteld werd aan concentraties die boven de jaarlijkse richtwaarden in de richtsnoeren van de WHO lagen; verzoekt de Commissie wetgeving voor te stellen indien er sprake is van lacunes en daarnaast onderzoek te doen naar de mogelijke bijkomende voordelen voor andere verontreinigingsbronnen, bijvoorbeeld geluidshinder; verzoekt de Commissie onderzoek te doen naar de gevolgen van luchtverontreiniging in gebouwen en de mogelijke wetgevingsmaatregelen die kunnen worden genomen voor alle relevante bronnen van luchtverontreiniging in gebouwen;
6. beveelt aan de herziene luchtkwaliteitsnormen en monitoringvoorschriften in voorkomend geval en op basis van een beoordeling van het meest recente wetenschappelijke bewijs ook toe te passen op andere niet-gereguleerde verontreinigende stoffen met bewezen negatieve gevolgen voor de gezondheid en het milieu in de EU, zoals ultrafijnstof, zwarte koolstof, kwik en ammoniak; wijst op de ambitie van de EU om de transitie naar een gezonde planeet te leiden, en herinnert eraan dat zij, teneinde wereldleider te worden, het goede voorbeeld moet geven door onder meer ambitieuze kwaliteitsnormen voor alle verontreinigende stoffen in de lucht vast te stellen en te handhaven;
7. merkt op dat het overgrote deel van de inbreukprocedures die door de Commissie zijn ingeleid betrekking hebben op de overschrijding van grenswaarden, waaruit blijkt dat grenswaarden het meest afdwingbare element van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit vormen; verzoekt de Commissie een voorstel te doen om de huidige streefwaarden (O<sub>3</sub>, As, Cd, Ni en BaP) te vervangen door grenswaarden; wijst erop dat door de toepassing van jaarlijkse normen piekconcentraties van verontreinigende stoffen vaak onopgemerkt blijven, met name in het geval van PM<sub>2,5</sub>;
8. verzoekt de Commissie een lijst op te stellen van stoffen of verbindingen die om gezondheidsredenen een bron van zorg zijn voor het publiek of de wetenschappelijke wereld (“de aandachtstoffenlijst”), zoals microplastics, om de follow-up mogelijk te maken van nieuwe kennis over de relevantie van deze nieuwe verbindingen en stoffen voor de menselijke gezondheid, en van de meest geschikte benaderingen en methoden voor de monitoring daarvan;

### ***Metten van de luchtverontreiniging***

9. benadrukt dat erop moet worden toegezien dat de lidstaten de luchtkwaliteit op passende locaties en bij emissiebronnen meten om te voorkomen dat de luchtverontreiniging wordt onder- of overschat en om representatieve resultaten te verkrijgen; verzoekt de lidstaten hun monitoringnetwerken te verbeteren om de kennis van de verontreinigingsgraad op hun grondgebied te vergroten, en de doeltreffendheid van hun monitoringnetwerken voor de luchtkwaliteit te beoordelen teneinde de structurele en conjuncturele luchtverontreinigingsgraad vast te stellen en te werken aan oplossingen; verzoekt de Commissie de verplichtingen van de richtlijn in dit opzicht te handhaven en erop toe te zien dat de bemonsteringspunten vergelijkbaar en representatief voor een specifiek gebied zijn, onder meer door de lidstaten van meet af aan te ondersteunen bij de verwezenlijking van een combinatie van vaste meetlocaties en modellering, eventueel aangevuld met passieve bemonsteringspunten om representatieve resultaten te waarborgen en systematische tekortkomingen te voorkomen, alsook door deskundigen op te leiden en aan te werven, te zorgen voor een grotere nauwkeurigheid bij de inspectie, controle en monitoring, en een platform op te zetten voor de uitwisseling van goede werkmethoden; benadrukt dat er voortdurend nieuwe deskundigen moeten worden opgeleid, waaronder ook de omscholing valt van personen met ervaring in andere domeinen die actief willen worden op dit vakgebied, alsmede van werkloze jongeren; benadrukt dat het feit dat de lidstaten zelf de meetlocaties kunnen kiezen waarvan zij de gegevens doorgeven aan het EMA ook kan leiden tot de mogelijke onderschatting van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen;
10. is verheugd dat de lidstaten een netwerk voor het monitoren van de luchtkwaliteit hebben opgericht op basis van gemeenschappelijke criteria die in de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit zijn gedefinieerd, met meer dan 4 000 meetstations en 16 000 bemonsteringspunten; merkt op dat de bepalingen inzake de locaties meerdere criteria omvatten en een mate van flexibiliteit bieden die de verificatie kan bemoeilijken en die vaak leidt tot situaties waarin monitoringnetwerken in steden gegevens genereren die geen informatie verschaffen over de locaties waar zich de hoogste concentraties verontreinigende stoffen in de lucht voordoen, waardoor het risico ontstaat dat overschrijdingen van grenswaarden onopgemerkt blijven; dringt er bij de Commissie op aan door middel van een uitvoeringshandeling overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 2008/50/EG de lidstaten onverwijld te voorzien van richtsnoeren over de wijze waarop zij hun monitoringnetwerken moeten inrichten; verzoekt de Commissie, in het kader van de voorstellen voor de herziene richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, de verplichte regels voor het plaatsen van meetstations en bemonsteringspunten te herzien en nieuwe verplichte regels vast te stellen, zoals de mogelijkheid voor de Commissie om de plaatsing van aanvullende meetpunten te eisen wanneer dat noodzakelijk is om de luchtverontreiniging beter te meten of het voorschrijven van een minimumaantal meetstations per type emissiebron (vervoer, industrie, landbouw of woningen);
11. is van mening dat een doeltreffender monitoringnetwerk voor de luchtkwaliteit ook in staat moet zijn de gevolgen te meten van belangrijke emissiebronnen op de luchtkwaliteitsnormen in omliggende dorpen en beschermde ecosystemen, alsmede meer informatie moet kunnen verschaffen over de verschillende verontreinigende stoffen die worden geanalyseerd;
12. verzoekt de Commissie ofwel met maatregelen te komen ter ondersteuning van investeringen door de lidstaten in betere monitoringsnetwerken, de aanleg van meetstations, het opleiden en aanwerven van deskundigen en analisten, ofwel steun te bieden voor strengere toezichts-, controle- en monitoringsprocedures;

13. stelt voor een combinatie van vaste meetlocaties en modellering te gebruiken, mogelijk aangevuld met passieve bemonstering, aangezien de grote variabiliteit van luchtverontreinigende stoffen moeilijk in kaart kan worden gebracht met vaste meetlocaties; benadrukt dat bemonstering kan worden aangevuld met modellering van de luchtkwaliteit; wijst er dan ook op dat modellering voor luchtkwaliteit (met een passende ruimtelijke resolutie) in de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit duidelijker moeten worden opgenomen in het proces voor de beoordeling van de luchtkwaliteit; onderstreept het belang van realtimegegevens over de luchtkwaliteit; wijst erop dat de Commissie er altijd naar moet streven de meest recente technische meetsystemen, normen en standaarden te gebruiken;
14. wijst erop dat de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit weliswaar een aantal bepalingen bevatten die ten doel hebben emissies te verminderen op plekken waar mensen het sterkst onder luchtverontreiniging lijden of waar de concentraties het hoogst zijn, maar dat er behoefte is aan aanvullende richtsnoeren van de Commissie betreffende de situering van de bemonsteringspunten op macroschaal om de tenuitvoerlegging van deze specifieke bepalingen te verbeteren; merkt op dat minder bevoorrechte sociaaleconomische groepen meer worden blootgesteld aan luchtverontreiniging, omdat zij vaker in de buurt van bronnen van zware verontreiniging wonen, vaker in gebieden wonen met veel verkeer en industrie en ook binnenshuis aan meer verontreiniging worden blootgesteld, bijvoorbeeld omdat zij hun huis verwarmen met vaste brandstoffen van lage kwaliteit; wijst er in dit verband op dat het nodig is dat de EU-wetgeving beter wordt afgestemd op de feitelijke blootstelling van mensen aan luchtverontreiniging en dringt er bij de Commissie op aan om de luchtkwaliteitsindexen uit te breiden met nieuwe indicatoren, zoals de bevolkingsdichtheid rond meetstations en bemonsteringspunten, om criteria vast te stellen voor de blootstelling van de bevolking in het algemeen en bepalingen inzake de representativiteit van meetlocaties, en om de bestaande beste praktijken op dit gebied te delen, zoals de vaststelling van prioritair gebieden voor de verbetering van de luchtkwaliteit; benadrukt evenwel dat deze nieuwe indicatoren een aanvulling moeten vormen op en geen vervanging mogen zijn van grenswaarden, omdat gebleken is dat grenswaarden tot nu toe de best te handhaven normen zijn, en wijst er voorts op dat in heel Europa dezelfde normen voor de luchtkwaliteit moeten gelden;

### ***De lering die getrokken kan worden uit de COVID-19-crisis***

15. merkt op dat de COVID-19-pandemie heeft laten zien dat de menselijke gezondheid en de gezondheid van ecosystemen onlosmakelijk samenhangen; benadrukt dat bij het uitstippelen van nieuw beleid rekening moet worden gehouden met de lering die uit de COVID-19-pandemie is getrokken met betrekking tot luchtverontreiniging;
16. merkt op dat de lockdownmaatregelen ter beperking van de verspreiding van de pandemie hebben geleid tot een zeer grote tijdelijke afname van verkeersbewegingen en industriële bedrijvigheid, die resulteerde in een ongekende afname van emissies en luchtverontreiniging in heel Europa, waarbij de concentraties verontreinigende stoffen ruim onder de wettelijke limieten en de door de WHO aanbevolen niveaus uitkwamen, waarmee de impact van menselijke activiteiten op het milieu duidelijk werd aangetoond; pleit ervoor dat alle maatregelen geanalyseerd worden om de gevolgen ervan duidelijk in kaart te brengen; wijst er met bezorgdheid op dat permanente en langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging de impact van respiratoire virussen zoals COVID-19 kan verergeren; vreest dat de luchtverontreiniging weer zal oplopen naar de niveaus van voor de lockdowns of zelfs nog verder zal oplopen en wijst erop dat

lokale maatregelen die tot doel hebben luchtverontreiniging te bestrijden, niet opgeschort of geschrapt mogen worden; wijst erop dat een aanzienlijke vermindering van de luchtverontreiniging op de lange termijn grote voordelen zal hebben voor de menselijke gezondheid en voor de landbouw en natuurlijke ecosystemen; onderstreept daarom dat de bestrijding van luchtverontreiniging centraal moet staan in het EU-herstelplan en dat bindende EU-luchtkwaliteitseisen en een doeltreffende handhaving daarvan essentieel zijn om de gezondheid van burgers te waarborgen en hun weerstand tegen toekomstige dreigingen voor de gezondheid te verbeteren; dringt er bij de lidstaten op aan om in het kader van hun beleid inzake schone lucht ambitieuzere doelen vast te stellen en in dit kader onder meer gericht gebruik te maken van de financiering uit de faciliteit van de Unie voor herstel en veerkracht;

17. merkt op dat de COVID-19-crisis heeft aangetoond dat een vermindering van het gemotoriseerd verkeer en veranderingen in mobiliteitspatronen doeltreffend zijn om de luchtverontreiniging in steden terug te dringen; is daarom van mening dat goede praktijken, zoals boodschappen doen bij winkels in de buurt, vrijwillig telewerken, elektronische administratie en flexibele werktijden, moeten worden bevorderd;

### ***Het bevorderen van doeltreffende lokale beleidsmaatregelen inzake luchtkwaliteit***

18. wijst erop dat er vooral sprake is van duidelijke dalingen van de luchtverontreiniging als verschillende beleidsmaatregelen in combinatie met elkaar worden genomen, en meent dan ook dat een samenhangende aanpak in de hele Unie bij het ontwerpen en uitvoeren van lokaal beleid fundamenteel is voor het welslagen daarvan; onderstreept dat het om beleidscoherentie te realiseren ook nodig is dat er tussen de verschillende autoriteiten wordt samengewerkt, en verzoekt de Commissie en de lidstaten derhalve om nauw samen te werken met nationale, regionale en lokale overheden; verzoekt de lidstaten coherente langetermijnstrategieën voor schonere lucht te ontwikkelen; dringt er bij de Commissie op aan om in de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit nieuwe wettelijke bepalingen op te nemen waarmee voorkomen wordt dat lokaal beleid en aantoonbaar doeltreffende beleidsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zonder grondige beoordeling of evaluatie worden teruggedraaid;
19. is ingenomen met de door de Commissie uitgevoerde geschiktheidscontrole van de luchtkwaliteitsrichtlijnen, die in 2019 werd gepubliceerd; verzoekt de Commissie na te gaan hoe snel en efficiënter kan worden samengewerkt met nationale, regionale en lokale autoriteiten om de naleving van de wetgeving inzake luchtkwaliteit te bevorderen, onder meer door middel van EU-financiering; verzoekt de Commissie te voorzien in technische bijstand en deskundigheid voor nationale, regionale en lokale autoriteiten die problemen ondervinden bij het handhaven en uitvoeren van wetgeving inzake luchtkwaliteit;
20. spoort de lidstaten en lokale en regionale overheden aan strategische en empirisch onderbouwde plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit op te stellen en uit te voeren, met het oog op een gecoördineerde planning van beleid, stimulansen en subsidies die gericht zijn op de verschillende sectoren en vervoerswijzen, en investeringen in duurzaam en toegankelijk openbaar vervoer, maatregelen om het bestaande wagenpark te vernieuwen, investeringen in technologieën met betrekking tot schone vervoerswijzen en mobiliteit als dienst, evenals in infrastructuur voor actieve, gedeelde en emissievrije mobiliteit, lage-emissiezones, heffingsregelingen voor voertuigen en vraaggerelateerde maatregelen om het bewustzijn van het publiek te vergroten, en communicatieactiviteiten over de rol van de EU bij het aanpakken van

luchtverontreiniging;

21. wijst erop dat de leefomgeving in steden gezonder moet worden gemaakt en dat de luchtverontreiniging in steden flink naar beneden moet worden gebracht; dringt er bij de lokale autoriteiten op aan te werken aan duurzame stedelijke planning en in dat kader onder meer maatregelen te nemen voor het realiseren van groene zones, voetgangerszones en autovrije zones in steden, en lopen en fietsen te bevorderen, en te werken aan toegankelijk openbaar vervoer en duurzame gedeelde-mobiliteitsoplossingen, waarbij er tevens voor gezorgd moet worden dat deze vervoerswijzen en het gemotoriseerd verkeer goed naast elkaar kunnen bestaan; wijst erop dat brede, goed onderhouden en goed begaanbare trottoirs en fietspaden, met name als deze langs belangrijke woon-werktrajecten liggen en goed geïntegreerd zijn in het bestaande wegennetwerk, mits veilig gescheiden van de rijbanen voor auto's, een impuls kunnen geven aan actief reizen, zoals fietsen en lopen; dringt er bij de nationale, regionale en lokale autoriteiten op aan om ambitieus beleid ter zake vast te stellen; is van mening dat "15 minuten-steden", waarin woningen, werkplekken, openbare voorzieningen en winkels lopend of met het openbaar vervoer binnen 15 minuten bereikbaar zijn, de kern moeten vormen van de stadsplanning op lange termijn; dringt er bij de Commissie op aan een jaarlijkse onderscheiding in het leven te roepen voor de steden of regio's die de beste maatregelen hebben genomen - met zichtbare effecten en concrete resultaten - om luchtverontreiniging terug te dringen, om lokale en nationale overheden aan te sporen actiever en efficiënter te werk te gaan, en deze maatregelen op Europees niveau te bevorderen;
22. wijst erop dat de recente strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Commissie streeft naar het uitbreiden van de verschillende wijzen van collectief vervoer, lopen en fietsen en geautomatiseerde, geconnecteerde en multimodale mobiliteit, om verontreiniging door en congestie van het vervoer, met name in steden, aanzienlijk te verminderen en de gezondheid en het welzijn van de burgers te verbeteren;
23. roept op tot passende investeringen in een uitgebreide fietsinfrastructuur, met name in stedelijke gebieden, om de veiligheid van alle kwetsbare weggebruikers te waarborgen en fietsen als een efficiënte en gezonde vervoerswijze voor woon-werkverkeer aantrekkelijker te maken; wijst erop dat vlotte intermodaliteit tussen het spoor en de fiets moet worden gewaarborgd om in duurzaam woon-werkverkeer tussen stad en platteland te voorzien; pleit hiertoe voor uitbreiding van het EuroVelo-netwerk;
24. herinnert eraan dat het openbaar vervoer, vooral in plattelandsgebieden, vaak te onaantrekkelijk, onregelmatig en te duur is;

### ***Het effect van het EU-beleid inzake luchtkwaliteit***

25. is verheugd over de aankondiging van het actieplan van de Commissie om de vervuiling tot nul terug te brengen; herinnert eraan dat er een nauw verband bestaat tussen natuurbehoud en luchtkwaliteit en benadrukt dat luchtverontreiniging een probleem is dat een holistische benadering vereist, omdat luchtverontreiniging bijdraagt aan verzuring en eutrofiëring en daarom schadelijk is voor het leven in de bodem en in het water; waarschuwt dat nieuwe maatregelen nutteloos zijn als de luchtkwaliteit geen prioriteit krijgt en niet geïntegreerd wordt in alle EU-beleidsmaatregelen en EU-wetgeving inzake emissiebronnen, waaronder met betrekking tot klimaat, energie, vervoer, industrie, landbouw en afvalbeheer, een en ander in overeenstemming met de

laatste wetenschappelijke bewijzen, waarbij tegenstrijdigheden worden vermeden en gezorgd wordt voor betere synergieën tussen alle beleidsterreinen; verzoekt de Commissie en de lidstaten om op alle gebieden en op alle niveaus nauwer samen te werken, en alle technische oplossingen te overwegen om de emissies op een technologisch neutrale manier te verminderen, om lokale overheden te helpen ambitieuze plannen te ontwikkelen om de uitstoot tot nul terug te brengen en voor schonere lucht te zorgen, ondanks het feit dat dit met uitdagingen gepaard gaat;

26. wijst op het steeds duidelijker wordende verband tussen luchtverontreiniging en klimaatverandering, zoals blijkt uit de toenemende ozonconcentraties in verband met hogere temperaturen en het feit dat er steeds vaker hittegolven voorkomen; is van mening dat een holistische aanpak van luchtverontreiniging goed samengaat met een beoordeling per geval van de specifieke kenmerken van afzonderlijke verontreinigende stoffen, zoals ozon, een kleurloos gas met een prikkelende geur, dat geen primaire verontreinigende stof is en waarvan de preventie om maatregelen vraagt die de hoeveelheid precursoren (NO<sub>x</sub> en VOS) op lange termijn verminderen;
27. dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan de doeltreffendheid van alle emissiewetgeving te evalueren en deze wetgeving aan te scherpen en tegelijkertijd te zorgen voor een doeltreffende tenuitvoerlegging ervan; onderstreept dat het verminderen van emissies aan de bron de enige doeltreffende manier is om schone lucht te waarborgen; wijst erop dat de meeste lidstaten hun emissiereductieverbintenissen voor 2020 en 2030 uit hoofde van de NEC-richtlijn niet zullen nakomen; wijst op de noodzaak van strengere maatregelen ter verlaging van de emissies in alle sectoren, met name de sector wegvervoer en de sector zeevervoer, de luchtvaart, industriële installaties, gebouwen, de landbouw en de energiesector; wijst erop dat de EU-normen inzake luchtkwaliteit en emissies ook deel moeten uitmaken van het handelsbeleid van de Unie, om de overdracht van emissies naar landen buiten de EU te voorkomen, omdat dat het effect van grensoverschrijdende luchtverontreiniging op de luchtkwaliteit in de EU nog zou vergroten; pleit ervoor dat er passende financiële steun uit bestaande EU-fondsen toegekend wordt voor de verwezenlijking van doelstellingen op het gebied van schone lucht, ter ondersteuning van de acties van de lidstaten op dit gebied;
28. verzoekt de Commissie om snel inbreukprocedures in te leiden om de naleving van de emissiereductieverbintenissen uit hoofde van de NEC-richtlijn te waarborgen; wijst erop dat EU-maatregelen ter vermindering van de emissies in alle sectoren erop gericht moeten zijn de uitstoot en de vervuiling van deze sectoren tot nul terug te brengen; dringt aan op een beleidsaanpak die in overeenstemming is met de wetgeving inzake de uitstoot van broeikasgassen en verontreinigende gassen;
29. betreft het flexibiliteitsmechanisme zoals voorgesteld voor artikel 5 van de NEC-richtlijn in het verslag van de Commissie, getiteld “De tweede “Vooruitzichten voor schone lucht””; wijst erop dat in 2018 elf lidstaten een verzoek hebben ingediend om hun nationale emissieplafonds aan te passen; dringt er bij de Commissie op aan om het gebruik van de mogelijkheid tot aanpassing van de emissie-inventarissen tot een strikt minimum te beperken, en na te gaan of de lidstaten maatregelen hebben genomen om mogelijke onvoorziene emissies van bepaalde sectoren te compenseren alvorens zij om een aanpassing van emissie-inventarissen verzoeken;
30. benadrukt dat methaanemissies niet gereguleerd worden in het kader van EU-wetgeving inzake luchtverontreiniging en evenmin specifiek gereguleerd worden in het kader van het EU-klimaatbeleid; is ingenomen met de onlangs gepubliceerde “EU-strategie om

methaanemissies terug te dringen”, en spoort de Commissie aan om zich daadkrachtig in te zetten voor de beperking van methaanemissies, in het bijzonder de emissies die afkomstig zijn van de landbouw en afval;

31. stelt met bezorgdheid vast dat de emissies van de meeste luchtverontreinigende stoffen in de Europese Unie weliswaar een dalende lijn laten zien, maar dat de uitstoot van ammoniak (NH<sub>3</sub>), met name door de landbouwsector, blijft stijgen, wat het moeilijk maakt voor de EU-lidstaten om aan de EU-normen inzake luchtverontreiniging te voldoen; benadrukt dat 50 % van de gezondheidseffecten van luchtvervuiling veroorzaakt wordt door ammoniakemissies in stedelijke gebieden en dat dit komt doordat ammoniak een belangrijke precursor voor de vorming van fijnstof is; verzoekt de Commissie en de lidstaten om hun nationale strategische plannen in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid te gebruiken om luchtverontreiniging door de landbouw te bestrijden; verzoekt de Commissie en de lidstaten om ook onderzoek te doen naar de mogelijkheden om deze emissies te beperken via de richtlijn inzake industriële emissies<sup>1</sup>;
32. wijst erop dat de Europese Green Deal ten doel heeft de milieu-impact van de EU te beperken en dat gezien de belangrijke bijdrage die de industrie levert aan de druk op het milieu, de industrie ook een gepaste bijdrage moet leveren om deze overkoepelende doelstelling te verwezenlijken; uit zijn bezorgdheid over de trend om nieuwe industriële installaties te bouwen met een capaciteit die net onder de drempels van de richtlijn inzake industriële emissies ligt om ze op deze manier opzettelijk buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn te houden; is in dit verband ingenomen met de aangekondigde herziening van de richtlijn inzake industriële emissies, die ten doel zal hebben de vervuiling door grote industriële inrichtingen beter aan te pakken, industriële activiteiten met de minste negatieve milieugevolgen te bevorderen en ervoor te zorgen dat het EU-beleid op het gebied van milieu, klimaat, energie en de circulaire economie ten volle wordt geëerbiedigd; verzoekt de Commissie de lidstaten te verplichten gegevens over naleving en vergunningen openbaar te maken;
33. acht het in dit verband wenselijk om ook andere sectoren in het toepassingsgebied van deze richtlijn op te nemen, het aantal afwijkingen in het kader van deze richtlijn tot een minimum te beperken, de huidige beste beschikbare technologieën te herzien, industriële activiteiten te bevorderen die de minste schadelijke milieueffecten hebben en daarbij een consistent resultaatgerichte aanpak te volgen, en in de richtlijn bepalingen op te nemen ter stimulering van verbeteringen in de vergunningsfase of in het kader van referentiedocumenten over de beste beschikbare technieken;
34. spoort lokale overheden aan om, onder meer in het kader van hun luchtkwaliteitsplannen, voorlichtingscampagnes op te zetten en stimuleringsregelingen in te voeren voor de renovatie van gebouwen en de vervanging van oude, inefficiënte en vervuilende systemen voor de verwarming en koeling van woningen, omdat een groot deel van de luchtverontreiniging afkomstig is van dergelijke systemen die stoffen uitstoten die gevaarlijk zijn voor de gezondheid; is van mening dat stadsverwarming op basis van duurzame oplossingen een goed alternatief kan zijn voor verspreide en zeer inefficiënte individuele verwarmingssystemen;

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17).



35. merkt op dat energieopwekking met vaste brandstoffen in de nabije toekomst in Europa de belangrijkste bron van kwikemissies zal zijn; is in dit verband ingenomen met het feit dat ten minste tien EU-lidstaten hebben toegezegd steenkool uit te faseren; roept de andere EU-lidstaten op steenkool als energiebron uiterlijk tegen 2030 uit te faseren;
36. wijst erop dat de aan de vervoerssector gerelateerde emissies van de meeste verontreinigende stoffen de afgelopen decennia weliswaar sterk zijn afgenomen, maar dat we in de EU toch nog altijd een aantal probleemzones kennen, met name in stedelijke gebieden, waar bijna één op de zes inwoners nog altijd wordt blootgesteld aan concentraties van luchtverontreiniging die boven de EU-luchtkwaliteitsnormen voor bepaalde verontreinigende stoffen liggen; benadrukt dat hoge niveaus van aan de vervoerssector gerelateerde luchtverontreiniging met name een risico vormen voor de gezondheid van mensen die in stedelijke gebieden en nabij vervoersknooppunten wonen;
37. herinnert eraan dat het wegvervoer de belangrijkste bron van NO<sub>x</sub> in Europa is; verzoekt de Commissie strikte EU-normen voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door auto's te ontwikkelen (nieuwe Euro 7-normen voor lichte voertuigen en Euro VII-normen voor zware voertuigen), op een technologisch neutrale manier en zonder onderscheid te maken naar brandstoffen; benadrukt dat de nieuwe testprocedures voor voertuigen moeten worden herzien om ervoor te zorgen dat meer onder de wetgeving vallende verontreinigende stoffen gemeten worden, om de nauwkeurigheid en de doeltreffendheid van deze procedures te verbeteren en bestaande mazen te dichteren, om ervoor te zorgen dat ook onder werkelijke rijomstandigheden aan de emissienormen wordt voldaan;
38. benadrukt dat het van cruciaal belang is de markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen te stimuleren en de lidstaten richtinggevende aanbevelingen aan te reiken om hen aan te moedigen een breed scala aan stimulansen voor emissievrije en emissiearme voertuigen in te voeren, waarbij ervoor gezorgd moet worden dat dergelijke stimulansen erop gericht zijn het gebruik van voertuigen met de laagste werkelijke emissies te bevorderen; benadrukt dat de beschikbaarheid en toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur, onder meer in particuliere en overheidsgebouwen overeenkomstig de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen<sup>1</sup>, en de aantrekkelijkheid van emissiearme en emissievrije voertuigen essentieel zijn om ervoor te zorgen dat de consument voor een dergelijk voertuig kiest;
39. is van mening dat de luchtkwaliteit in probleemzones alleen kan worden verbeterd als we de transitie maken naar een duurzamer en minder verontreinigend vervoerssysteem en een mobiliteitsinfrastructuur die gericht is op het terugdringen van de verkeerscongestie, met name in stedelijke gebieden, waarbij alle beschikbare middelen zo doeltreffend mogelijk worden ingezet en rekening wordt gehouden met de meest recente wetenschappelijke inzichten en de jongste technologische innovaties; verzoekt de Commissie de lidstaten bij te staan bij het uitvoeren van regelmatige kwaliteitscontroles van hun vervoersinfrastructuur om vast te stellen op welke gebieden de infrastructuur moet worden ontlast en/of verbeterd, en bij het nemen van passende maatregelen op deze gebieden om van luchtkwaliteit een prioriteit op zich te maken, onder meer door gebruik te maken van de beschikbare EU-financiering en door doelgerichter gebruik te maken van de belangrijkste financieringsmechanismen, zoals

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).

het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en het Cohesiefonds;

40. wijst nogmaals op het belang van een substantiële “modal shift” van vervoer over de weg naar minder verontreinigende vervoersvormen zoals gecombineerd vervoer, binnenscheepvaart en vervoer per spoor, waarbij in 2021 met name kan worden geprofiteerd van het Europees Jaar van de spoorwegen; onderstreept in dit verband dat het belangrijk is de infrastructuur voor het vervoer over het spoor dringend te verbeteren en te moderniseren door het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) volledig uit te rollen, knelpunten weg te nemen en ontbrekende verbindingen aan te leggen, in het bijzonder in het kader van het trans-Europees vervoersnetwerk, en de mogelijkheden voor intermodaal en multimodaal vervoer verder te vergemakkelijken en te bevorderen; is van mening dat deze benadering voor de laatste kilometers en middellange afstanden moet worden gecombineerd met een absoluut efficiënter en duurzamer wegvervoer;
41. benadrukt dat de doeltreffendste manier om de luchtverontreiniging door het wegvervoer te verminderen erin bestaat de overgang van conventionele brandstoffen naar schonere alternatieve brandstoffen te bevorderen, zoals beschreven in Richtlijn 2014/94/EU<sup>1</sup> betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen; is van mening dat de komende herziening van Verordening (EU) 2019/631<sup>2</sup> tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen zal versnellen;
42. verzoekt de Commissie en de lidstaten ervoor te zorgen dat de emissienormen van de huidige wetgeving beter worden gehandhaafd, en meer bekendheid te geven aan de mogelijkheden om tweedehandsauto's in overeenstemming te brengen met de milieunormen, bijvoorbeeld door nieuwe onderdelen te monteren;
43. benadrukt dat gecombineerd vervoer van goederen bijdraagt aan het reduceren van emissies van de vervoerssector, doordat van wegvervoer wordt overgestapt op vervoerswijzen met lagere emissies en bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van emissievrije riviercorridors;
44. wijst erop dat rekening moet worden gehouden met de structurele beperkingen die de invoering van alternatieve vervoerswijzen in ultraperifere gebieden en op eilanden kunnen bemoeilijken; dringt er bij de Commissie en de overheden van ultraperifere gebieden op aan na te denken over een actieplan dat gericht is op stimulansen en specifieke financiering voor het vervoer in deze gebieden;
45. wijst erop dat in de EU jaarlijks 50 000 sterfgevallen het gevolg zijn van luchtverontreiniging door de scheepvaart en dat deze vorm van luchtverontreiniging dus

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

<sup>2</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

verder moet worden teruggedrongen<sup>1</sup>; benadrukt dat de EU passende en doeltreffende maatregelen moet nemen om het zeevervoer te reguleren; wijst erop dat havensteden die te maken hebben met meer vervuiling door scheepvaart, kranen, cruises en diverse transportvoertuigen hun luchtkwaliteit alleen kunnen verbeteren als zij al deze aspecten aanpakken; merkt bezorgd op dat de schadelijke effecten van scheepsvervoer op de luchtkwaliteit blijven toenemen als de sector blijft groeien; verzoekt de Commissie om zo snel mogelijk haar toezegging na te komen om regelgeving vast te stellen inzake de toegang van de meest vervuilende schepen tot havens en aangemeerde schepen te verplichten gebruik te maken van aanwezige oplaad- en tankvoorzieningen, zoals walstroom, om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen te verminderen en zo de kustgebieden en hun inwoners te beschermen; verzoekt de Commissie en de lidstaten om voor alle Europese havens normen voor nuluitstoot bij aanlegplaatsen in te voeren;

46. benadrukt dat emissiebeheersgebieden belangrijke instrumenten zijn ter beperking van de luchtverontreiniging door de scheepvaart, en een bijdrage leveren aan de bestrijding van klimaatverandering en de beperking van de schadelijke effecten van deze verontreiniging op de menselijke gezondheid en de mariene biodiversiteit; dringt er daarom op aan de emissiebeheersgebieden uit te breiden tot alle zeeën van de EU; verzoekt de lidstaten de emissiebeheersingsgebieden in hun territoriale wateren streng te controleren;
47. wijst op het effect van de luchtvaart op luchtverontreiniging en op de negatieve gevolgen van die luchtverontreiniging voor de gezondheid; herinnert er in dit verband aan dat de levering van elektriciteit aan vliegtuigen tijdens stilstand op luchthavens de luchtkwaliteit kan verbeteren en dringt er daarom bij de lidstaten op aan ervoor te zorgen dat in hun nationale beleidskaders rekening wordt gehouden met de noodzaak om een elektriciteitsvoorziening op luchthavens te installeren overeenkomstig Richtlijn 2014/94/EU;

### ***Luchtkwaliteitsplannen***

48. merkt op dat luchtkwaliteitsplannen, die op grond van de richtlijn door een lidstaat moeten worden opgesteld als zij de luchtkwaliteitsnormen niet kunnen naleven, vaak ondoeltreffend zijn in die zin dat de daarmee beoogde resultaten niet worden bereikt; verzoekt de Commissie om zo spoedig mogelijk door middel van een uitvoeringshandeling overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 2008/50/EG een reeks minimumvereisten en beste praktijken vast te stellen voor zowel het opstellen van luchtkwaliteitsplannen als de tenuitvoerlegging daarvan, om ervoor te zorgen dat in de luchtkwaliteitsplannen maatregelen met streefdata worden opgenomen die toereikend zijn om de problemen op het gebied van verontreiniging aan te pakken; verzoekt de Commissie om ervoor te zorgen dat er voldoende financiering beschikbaar is om de geplande maatregelen uit te voeren en te waarborgen dat gebruik wordt gemaakt van betrouwbare methodes om de reductie ten gevolge van de uitvoering van de maatregelen te meten; is van mening dat het feit dat het opstellen van luchtkwaliteitsplannen momenteel zoveel tijd in beslag neemt de effectiviteit van deze plannen in gevaar brengt en vindt dat deze plannen gericht moeten zijn en zich moeten concentreren op resultaatgerichte maatregelen voor de korte en middellange termijn, waarmee emissies uit de belangrijkste verontreinigingsbronnen worden

---

<sup>1</sup> J. Brandt, J.D. Silver en L.M. Frohn, *Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System*, wetenschappelijk rapport nr. 3 van 2011, CEEH.

aangepakt; wijst erop dat de doeltreffendheid en de algehele acceptatie van deze maatregelen zou toenemen als de lidstaten hun maatregelen zouden harmoniseren en beter op elkaar zouden afstemmen; wijst op de belangrijke rol van gemeentelijke en lokale autoriteiten bij het opstellen en uitvoeren van luchtkwaliteitsplannen, gezien het lokale karakter van de oorzaken en gevolgen van luchtverontreiniging;

49. merkt op dat de lidstaten jaarlijkse verslagen publiceren over alle verontreinigende stoffen die onder de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit vallen en dat die verslagen openbaar zijn en dat zij jaarlijks verslag uitbrengen aan de Commissie overeenkomstig artikel 27 van Richtlijn 2008/50/EG; betreurt echter dat de lidstaten op grond van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit niet verplicht zijn om bij de Commissie verslag uit te brengen over de uitvoering van de luchtkwaliteitsplannen en evenmin verplicht zijn om hun plannen bij te werken als er nieuwe maatregelen worden vastgesteld of als er onvoldoende vooruitgang wordt geboekt; wijst er voorts op dat de Commissie de ingediende luchtkwaliteitsplannen en de maatregelen daarin niet analyseert en verder ook geen feedback geeft; merkt op dat een behoorlijke en kritische feedback op de ingediende luchtkwaliteitsplannen de lidstaten zou kunnen helpen om betere luchtkwaliteitsplannen te ontwerpen met doeltreffender maatregelen, waarmee voorkomen zou kunnen worden dat de luchtkwaliteitsnormen niet worden nageleefd; verzoekt de Commissie om een transparanter en responsiever systeem vast te stellen voor de uitwisseling van informatie, alsmede een verplichting om jaarlijks verslag uit te brengen over de uitvoering van luchtkwaliteitsplannen en een procedure voor de evaluatie van ingediende luchtkwaliteitsplannen, om te waarborgen dat de maatregelen van de lidstaten de luchtkwaliteit snel en doeltreffend verbeteren;
50. wijst erop dat er op lokaal en regionaal niveau voldoende deskundigheid en middelen beschikbaar moeten zijn voor het opstellen van luchtkwaliteitsplannen en voor het selecteren, uitvoeren en evalueren van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit; wijst in dit verband op de noodzaak van voorlichting over beschikbare financiering, technische middelen en flexibele trajecten die aangepast kunnen worden aan de situatie op lokaal en regionaal niveau;

### ***Handhaving van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit***

51. wijst erop dat er per februari 2021 31 inbreukprocedures aanhangig zijn tegen in totaal 20 staten over de uitvoering van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit; wijst erop dat sommige van deze inbreukprocedures al sinds 2009 lopen en dat er ondanks de inbreukprocedures nog steeds sprake is van overschrijdingen van de concentratieniveaus van luchtverontreiniging in de lidstaten; is van mening dat de voortdurende en structurele overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen door lidstaten erop duiden dat het de lidstaten aan de wil ontbreekt om doeltreffender maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid en het milieu vast te stellen en dat de huidige handhavingsprocedure ondoeltreffend is; dringt er bij de Commissie op aan de huidige handhavingsprocedure voor de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit te herzien;
52. is bezorgd over de gebrekkige handhaving van de NEC-richtlijn; wijst erop dat er sinds 2010 geen inbreukprocedures zijn ingeleid wegens overschrijding van de bij de NEC-richtlijn vastgestelde plafonds, ondanks het feit dat drie lidstaten nog nooit NH<sub>3</sub>-emissies hebben gemeld die onder hun plafonds lagen;
53. verzoekt de Commissie om, zodra zij ontdekt dat de EU-wetgeving inzake luchtkwaliteit niet wordt nageleefd, juridische stappen te nemen en zaken snel voor te

leggen aan het Europees Hof en sancties op te leggen als zij inbreuken constateert; verzoekt de Commissie om op gezette tijden duidelijke en omvattende overzichten te verstrekken van lopende inbreukprocedures en om zonder vertragingen de correspondentie met de betrokken lidstaten openbaar te maken; verzoekt de Commissie om de noodzakelijke middelen beschikbaar te stellen om in gevallen van niet-naleving door de lidstaten snel ingrijpen mogelijk te maken;

54. herinnert er bovendien aan dat de Europese Rekenkamer in haar Speciaal verslag nr. 23/2018 over luchtverontreiniging eveneens verwijst naar het grote aantal inbreukprocedures met betrekking tot grenswaarden voor luchtkwaliteit en naar enorme lacunes in de uitvoering van wetgeving inzake luchtkwaliteit in de hele Unie; merkt op dat deze uitvoeringslacunes steeds groter worden, niet in het minst vanwege de structureel voorkomende grote vertragingen in de diverse fasen van de inbreukprocedures, die in totaal doorgaans tussen zes en acht jaar duren; is van mening dat de termijn van twee jaar waarover de Commissie beschikt om een kennisgeving over het overschrijden van grenswaarden te doen, te lang is om een tijdige handhaving te waarborgen;
55. verzoekt de lidstaten de uitvoering van de bestaande wetgeving te verbeteren, overeenkomstig de uitspraken van het Hof van Justitie van de Europese Unie;

#### ***Verbetering van de voorlichting aan en de bewustmaking en betrokkenheid van burgers***

56. is van mening dat voorlichting aan en bewustmaking van de burgers essentieel zijn als het gaat om de aanpak van luchtverontreiniging, en is van oordeel dat de rechtstreekse betrokkenheid van de burgers bij maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit daardoor bevorderd wordt; vestigt de aandacht op het feit dat de lidstaten, regio's en steden luchtkwaliteitsindexen op uiteenlopende wijzen definiëren en dat er voor sommige verontreinigende stoffen momenteel geen gegevens of alarmdrempels beschikbaar zijn; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan een gestandaardiseerd systeem voor de classificatie van de luchtkwaliteit vast te stellen dat in de gehele EU van toepassing is; verzoekt de Commissie, de lidstaten en de bevoegde regionale en lokale autoriteiten om programma's op te zetten ter bevordering van investeringen gericht op de verbetering van de luchtkwaliteit;
57. benadrukt dat de lidstaten weinig informatie verstrekken over de mogelijke gezondheidseffecten van luchtverontreiniging en dat de informatie die zij verstrekken onduidelijk is en bovendien moeilijk toegankelijk voor het publiek; wijst erop dat de praktische uitvoering door de lidstaten van hun verplichtingen uit hoofde van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit verbeteringen laat zien wat betreft de informatievoorziening aan burgers over de staat van de luchtkwaliteit; dringt aan op verdere harmonisatie van de informatie over de luchtkwaliteit op alle geografische schaalniveaus die in alle lidstaten en regio's beschikbaar is voor het publiek, en dringt er tevens op aan dat juiste informatie over de luchtkwaliteit in realtime en op eenvoudige wijze toegankelijk is; verzoekt de Commissie, de lidstaten en de bevoegde regionale en lokale autoriteiten om voorlichtings- en bewustmakingscampagnes op te zetten over onderwerpen zoals de verschillende soorten verontreinigende stoffen in de lucht en de gevolgen daarvan voor de menselijke gezondheid of de actuele niveaus van luchtverontreiniging in het betreffende gebied, en deze campagnes ook te richten op kwetsbare groepen, en om ranglijsten bekend te maken van de luchtkwaliteitszones die de meeste dan wel de minste vooruitgang hebben geboekt; is van mening dat bewustmakingscampagnes waarin aandacht wordt besteed aan de zeer schadelijke

effecten van luchtvervuiling en/of de installatie van informatiepanelen over de luchtkwaliteit in de buurt van bronnen van luchtverontreiniging, de bewustmaking van en informatievoorziening aan de burgers kunnen verbeteren en gedragsveranderingen teweeg kunnen brengen die bijdragen tot verbetering van de luchtkwaliteit;

58. verzoekt de Commissie en de lidstaten om instrumenten in te voeren en te bevorderen waarmee burgers worden aangemoedigd een bijdrage te leveren aan de uitvoering van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, zoals een online hulpmiddel en/of app, te ontwikkelen door de lidstaten, die burgers informeert over de luchtkwaliteit en de effecten daarvan op de menselijke gezondheid, die burgers de mogelijkheid biedt te vragen om meetstations of bemonsteringspunten, waarmee melding kan worden gedaan van schending van luchtkwaliteitsnormen of waarmee feedback aan de Commissie kan worden gestuurd over problemen die verband houden met de maatregelen van de lidstaten ter verbetering van de luchtkwaliteit;
59. benadrukt dat maatschappelijke organisaties, milieuactivisten en onderzoeksjournalisten, vanwege hun nabijheid tot de burger en hun directe toegang tot lokale informatie, een cruciale rol spelen bij het bevorderen en controleren van de uitvoering van wetgeving inzake luchtkwaliteit en daarom volledig bij raadplegingsprocedures betrokken moeten worden;
60. dringt er bij de Commissie op aan de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit bij te werken door er expliciete bepalingen in op te nemen die het recht van burgers op toegang tot de rechter waarborgen, in overeenstemming met het Verdrag van Aarhus, en verzoekt de Raad de uitvoering ervan te vergemakkelijken, wat met name van belang is als de Raad optreedt in zijn hoedanigheid van wetgever;

### ***Overige aanbevelingen***

61. verzoekt de Commissie na te denken over de mogelijkheid om de luchtkwaliteit in gebouwen afzonderlijk of als onderdeel van de wetgeving inzake duurzame gebouwen te reguleren, en in ieder geval regels te stellen betreffende de luchtkwaliteit in besloten ruimten in openbare gebouwen en winkelpanden;
62. vindt het essentieel dat er een algemene analyse wordt uitgevoerd van de resultaten van het monitoringnetwerk en dat er jaarlijks een verslag wordt opgesteld, waarin, omdat het hier gaat om het publiek domein, ook ruimtelijke en temporele gegevensanalyses worden opgenomen en beoordelingen van de gevolgen voor de kwaliteit van leven en ecosystemen, en waarin ook aanbevelingen worden gedaan voor maatregelen om vastgestelde structurele of incidentele luchtverontreiniging aan te pakken;
63. is van mening dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat het voorbeeld dat bepaalde steden geven met hun beste praktijken door andere steden wordt gevolgd, vooral door rampenplannen of noodplannen op te stellen die zo snel mogelijk in werking moeten worden gesteld als hoge concentraties verontreinigende gassen en deeltjes worden verwacht die gevaarlijk zijn voor de volksgezondheid of als er daadwerkelijk sprake is van dergelijke hoge concentraties;
64. benadrukt dat de arbeidsomstandigheden van werknemers in de vervoerssector moeten worden verbeterd door werknemers die dagelijks worden blootgesteld aan een hoog niveau van luchtverontreiniging en giftige dampen beter te beschermen en door te investeren in hun omscholing, bijscholing en opleiding;

65. benadrukt dat innovatie en onderzoek op het gebied van emissiearme en emissieverlagende technologieën kan bijdragen aan verlaging van de emissies in alle sectoren; dringt er bij de Commissie op aan het beginsel van technologieneutraliteit te eerbiedigen; wijst erop dat er behoefte is aan innovatieve oplossingen, zoals filtersystemen in voertuigen en op straat, vernieuwing van het wagenpark en vergelijkbare initiatieven;
66. moedigt de Commissie en de lidstaten aan ervoor te zorgen dat het luchtkwaliteitsbeleid innovatie en het concurrentievermogen in de betrokken sectoren waarborgt en tegelijkertijd de ambitie heeft om alle verontreiniging tot nul terug te dringen;
67. verzoekt de Commissie en de lidstaten ondersteuning te blijven bieden aan fora en overleg met andere landen te blijven stimuleren in het kader van de inspanningen die erop gericht zijn doeltreffende oplossingen te vinden en de uitvoering van Europees, nationaal en lokaal beleid dat streeft naar aanvaardbare luchtkwaliteitsnormen mogelijk te maken;
  - 
  - ◦
68. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de regeringen en parlementen van de lidstaten.