

Verkennd advies van het Europees Comité van de Regio's — De toekomst van het EU-beleid inzake schone lucht in het kader van de ambitie om alle verontreiniging tot nul terug te dringen

(2020/C 324/06)

Rapporteur: János Ádám KARÁCSONY (HU/EVP), lid van de gemeenteraad van Tahitótfalu
Referentiedocument: Verkennd advies

BELEIDSAANBEVELINGEN

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S

Inleidende opmerkingen

1. is ingenomen met de door de nieuwe Europese Commissie voorgestelde Europese Green Deal ⁽¹⁾, de ambitie om alle vervuiling tot nul terug te brengen in een gifvrij milieu — een van de drie door de nieuwe commissaris voor milieu genoemde prioriteiten — en vooral met het in 2021 goed te keuren actieplan om een eind te maken aan lucht-, water- en bodemverontreiniging.
2. Bij de burgers in de EU groeit het draagvlak voor ambitieuze maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, zoals blijkt uit de speciale Eurobarometer-enquête van 2019 over hun houding ten aanzien van de luchtkwaliteit. Tegen de achtergrond van de intensieve mobilisatie van jongeren voor het milieu vormt de toenemende bezorgdheid over luchtverontreiniging het uitgangspunt voor ambitieuze actie op dit gebied.
3. Luchtverontreiniging vormt in de EU nog steeds het grootste gezondheidsrisico en is verantwoordelijk voor bijna 500 000 vroegtijdige sterfgevallen (tien keer de tol van verkeersongevallen) per jaar. Luchtvervuiling leidt tot aandoeningen van de luchtwegen, hart- en vaatziekten, beroertes en kanker, en heeft ook aanzienlijke negatieve gevolgen voor het klimaat, de ecosystemen, de bebouwde omgeving — met inbegrip van het cultureel erfgoed — en de economie.
4. Gewezen zij op het belang om de lessen van de COVID-19-pandemie in toekomstig beleid op te nemen. Enerzijds is er misschien een verband tussen luchtverontreiniging en de ernst van de gevolgen van besmetting met het COVID-19-virus ⁽²⁾, wat inhoudt dat de bestrijding van luchtverontreiniging tot de topprioriteiten van het EU-herstelplan moet behoren. Anderzijds leidde aanzienlijk minder verkeer, industriële productie en andere activiteiten tijdens de lockdown tot aanzienlijk minder luchtverontreiniging en geluidshinder. Stadsbewoners konden duidelijker zien dat een gezonder milieu, minder verkeer, opener openbare ruimten en op de natuur gebaseerde oplossingen cruciaal zijn voor hun welzijn. Er is krachtige steun voor deze historische kans om iets beters tot stand te brengen.
5. De luchtkwaliteit in Europa is de afgelopen jaren geleidelijk blijven verbeteren, maar veel lidstaten voldoen niet aan de huidige normen en voor meer dan de helft van de lidstaten lopen thans inbreukprocedures. Ook is het gehalte aan fijne stofdeeltjes (PM_{2,5}), een van de gevaarlijkste vormen van verontreiniging voor de menselijke luchtwegen, in Europa niet noemenswaardig gedaald.
6. Het Comité heeft waardering voor het werk dat lidstaten, Europese instellingen en internationale organisaties verrichten voor de beoordeling en de aanpak van luchtverontreiniging ⁽³⁾.

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_nl

⁽²⁾ Volgens de onlangs gepubliceerde studie waarin het stikstofdioxidegehalte (NO₂) wordt beoordeeld als een factor die bijdraagt aan het sterftecijfer ingevolge het coronavirus (COVID-19), vond 78 % van de 4 443 sterfgevallen plaats in vier regio's in Noord-Italië en één rondom Madrid in Spanje. Deze vijf regio's hadden de slechtste combinatie van NO₂-niveaus en luchtstromingen die verspreiding van de luchtverontreiniging verhinderden.

⁽³⁾ De Europese Commissie heeft het EU-beleidskader voor schone lucht verder ontwikkeld en uitgevoerd: de richtlijn inzake nationale emissiereductieverbintenissen (NEC), die de richtlijn inzake nationale emissieplafonds heeft vervangen, heeft voorschriften voor emissiereductie voor 2020-2029 en vanaf 2030 ingevoerd; het forum voor schone lucht (Clean Air Forum) is een succesvol platform gebleken voor de bespreking van de luchtkwaliteit, en de conclusies van de geschiktheidscontrole van de richtlijnen inzake de luchtkwaliteit zijn gepubliceerd. De Raad van de EU heeft onlangs conclusies over de verbetering van de luchtkwaliteit aangenomen. De Europese Rekenkamer heeft Speciaal verslag nr. 23/2018 — “Luchtverontreiniging: onze gezondheid nog steeds onvoldoende beschermd” gepubliceerd (PB C 324 van 13.9.2018, blz. 12), en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) werkt momenteel aan een herziening van de richtsnoeren voor luchtkwaliteit met het oog op de mogelijke uitgave van nieuwe versies ervan in 2021.

7. Het CvdR pleit opnieuw voor een integrale aanpak, een ambitieus Europees bronbeleid en een koppeling van emissie- en immissiemaatregelen, zowel qua ambities als qua tijdspaden ⁽⁴⁾. Het dringt erop aan dat rekening wordt gehouden met de conclusies van de raadpleging van de regionale hubs van het CvdR ⁽⁵⁾, waarin de uitvoering van de EU-richtlijnen inzake de luchtkwaliteit (AAQ) en de nationale emissieplafonds (NEC) werd onderzocht, alsook met de aanbevelingen uit zijn advies “Naar een 8e milieuactieprogramma (MAP)” ⁽⁶⁾.

8. Het CvdR wijst op de bijzondere verantwoordelijkheid van lokale en regionale overheden op dit gebied voor de toekomstige generaties, maar ook voor de burgers van vandaag, met name de meer kwetsbare groepen, en is er daarom van overtuigd, op basis van de ervaring die is opgedaan tijdens de COVID-19-crisis, dat verandering mogelijk is. Het doet daarom de volgende aanbevelingen:

Mogelijke nieuwe initiatieven

Wetgevingsmaatregelen

9. Uit de resultaten van de geschiktheidscontrole blijkt dat de luchtkwaliteitsrichtlijnen weliswaar deels doeltreffend zijn geweest in het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar dat er nog ruimte is voor verbetering. Op basis van de aanbevelingen van de WHO beveelt het CvdR aan om bij een herziening ervan eventueel ook ultrafijne deeltjes en zwarte koolstof, die beide een verhoogd schadelijk effect op de gezondheid hebben, in het toepassingsgebied van de richtlijn op te nemen. Met betrekking tot de gezondheidseffecten zou de aandacht ook moeten verschuiven van het beoordelen van de luchtkwaliteit naar het meten van de blootstelling van mensen aan luchtverontreiniging. Het CvdR ziet uit naar de desbetreffende wetgevingsvoorstellen en zal, indien nodig, met suggesties uit lokaal en regionaal oogpunt aan deze procedures bijdragen.

10. Het CvdR is het met de Commissie erover eens dat de huidige regels inzake monitoring een goede basis vormen voor het vergaren van vergelijkbare en betrouwbare meetgegevens over de luchtkwaliteit. De door de afzonderlijke lidstaten voorgestelde monitoringsystemen moeten echter verder worden geharmoniseerd. Het CvdR beveelt aan om lokale en regionale overheden nauwer te betrekken bij het aanwijzen van specifieke meetlocaties.

11. Zoals de Europese Rekenkamer meldt, zijn de EU-normen voor luchtkwaliteit bijna twintig jaar geleden vastgesteld. Sommige daarvan zijn veel minder streng dan de richtsnoeren van de WHO en het niveau dat wordt aanbevolen op basis van de meest recente wetenschappelijke gegevens over de gevolgen voor de menselijke gezondheid.

12. Het CvdR onderschrijft de aankondiging van de Europese Commissie om voor te stellen de luchtkwaliteitsnormen nauwer af te stemmen op de WHO-richtsnoeren, die momenteel worden herzien, maar vraagt ook aandacht voor de onderstaande overwegingen. Rekening houdend met het grote aantal lidstaten dat niet aan de huidige normen voldoet, is het raadzaam om indien nodig verdere assistentie voor de uitvoering te verlenen, en passende nalevingstermijnen vast te stellen waarop strikt wordt toegezien. Het CvdR is van mening dat emissieregels een zeer doeltreffende aanpak vormen en beveelt daarom aan om meer aandacht te besteden aan de aanscherping ervan. Tegelijkertijd is het ermeê ingenomen dat lidstaten, regio's of steden desgewenst op eigen initiatief strengere grenswaarden kunnen toepassen, hetgeen sommige ook al doen.

13. Meer nadruk moet worden gelegd op emissieregelgeving als een betere manier om schone lucht te krijgen door de uitstoot aan de bron te verminderen (preventie van vervuiling). De NEC-richtlijn bevat ambitieuze reductieverplichtingen voor de lidstaten, maar er is ook behoefte aan sectorale regelgeving voor de hele EU. De EU-wetgeving kan zorgen voor een gelijk spelveld, aangezien strengere lokale emissiereductie-eisen averechtse economische gevolgen kunnen hebben. De EU-wetgeving moet ook verplaatsing van vervuiling naar een andere locatie voorkomen, bijv. tussen naburige steden, landen of continenten of door uitvoer naar Oost-Europa, Afrika of andere delen van de wereld van dieselauto's uit West-Europese steden die het gebruik ervan verbieden. Bepaalde gebieden waarvoor geen recente regelgeving bestaat, zouden meer aandacht moeten krijgen: dit geldt onder meer voor de (binnen)scheepvaart, de niet-uitlaatemissies van het wegvervoer (rem- en bandenslijtage), dieselgeneratoren (stedelijke stroom), de luchtvaart, of kleine (<1 MW_{th}) verbrandingsinstallaties zoals hout- en kolengestookte kachels en ketels voor woningen. Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar reële rij- en gebruiksomstandigheden.

⁽⁴⁾ Het programma “Schone lucht voor Europa” <https://cor.europa.eu/nl/our-work/Pages/OpinionTimeline.aspx?opIdMR-1217-2014>

⁽⁵⁾ <https://cor.europa.eu/nl/news/Pages/consultation-air-quality.aspx>

⁽⁶⁾ PB C 168 van 16.5.2019, blz. 27.

Financiering

14. Er is algemeen te weinig specifiek gerichte EU-financiering voor luchtkwaliteitsmaatregelen, voor het opstellen en uitvoeren van luchtkwaliteitsplannen en voor het zonder vertraging bijhouden van de (verbetering van) de luchtkwaliteit in het algemeen. Voorts worden de procedures om financiering te krijgen ingewikkeld geacht en moet een en ander dus aanzienlijk worden vereenvoudigd om ervoor te zorgen dat financieringsaanvragen tot een goed einde worden gebracht. De verwerving van de financiële middelen voor deze financiering moet gebaseerd zijn op het beginsel “de vervuiler betaalt”.

15. Ernstige verontreiniging door zwevende deeltjes treft met name grote stedelijke agglomeraties, zwaar geïndustrialiseerde regio's en de armste gebieden in de EU, die in veel gevallen ook onder energiearmoede lijden. Daarom moeten sectorale transitie (landbouw, vervoer, industrie en energie) en de luchtverontreiniging geïntegreerd en via op maat gesneden maatregelen worden aangepakt. Financiering is essentieel aangezien de succesvolle uitvoering van luchtkwaliteitsprogramma's in belangrijke mate wordt beïnvloed door de financiële middelen. Voorts hebben sommige regio's niet alleen te kampen met ongunstige sociaal-economische omstandigheden, maar ook met ongunstige geografische of klimatologische situaties, en hebben daarom extra steun nodig om de luchtvervuiling te bestrijden.

16. Het CvdR onderstreept de uitdagingen die de transitie naar duurzaamheid, inclusief de verbetering van de luchtkwaliteit, met zich meebrengt voor lokale en regionale gemeenschappen. Het is ingenomen met de mededeling van de Europese Commissie over de EU-begroting als drijvende kracht achter het herstelplan voor Europa, en roept de Commissie op om de EU-financieringsmogelijkheden, met name het EFRO, LIFE, het Elfpo en het Fonds voor een rechtvaardige transitie, te vereenvoudigen en de toegang ertoe te verbeteren om bredere doelstellingen te verwezenlijken die ook de luchtkwaliteit ten goede komen, met name die welke zijn opgenomen in de luchtkwaliteitsplannen in het kader van de luchtkwaliteitsrichtlijnen. In deze context is het cruciaal om te zorgen voor samenhang tussen de door de EU gefinancierde projecten en het beleid van nationale, regionale en lokale overheden, om de impact ervan te maximaliseren. Daarom worden de lidstaten en de Europese Commissie verzocht nauwer samen te werken met de lokale en regionale overheden bij de ontwikkeling van de juiste strategieën, beleidsmaatregelen en programma's.

17. Het CvdR pleit voor de invoering van prikkels of erkenning voor lokale en regionale overheden die een positieve bijdrage leveren.

Verbetering van de uitvoering

Multilevel governance, samenwerking, uitvoering en handhaving

18. Bij de geschiktheidscontrole wordt melding gemaakt van problemen bij de uitvoering, waarbij erop wordt gewezen dat tekortschietende luchtkwaliteitsplannen en het gebrek aan inzet van de lidstaten om passende maatregelen te nemen, hebben geleid tot aanzienlijke vertragingen bij het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen. Een belangrijke oorzaak van de beperkte doeltreffendheid van de luchtkwaliteitsplannen waren ook de vroegere, niet voor reële rijomstandigheden geschikte EU-grenswaarden voor voertuigemissies.

19. Luchtverontreiniging heeft verschillende oorzaken: natuurlijke, grensoverschrijdende, nationale, regionale en lokale (ook op straatniveau). Om luchtverontreiniging tegen te gaan, moeten de emissies op alle niveaus worden teruggedrongen, zodat elk niveau zijn eigen deel van de verantwoordelijkheid op zich neemt. Voor een effectieve verbetering is een nauwe en efficiëntere samenwerking en communicatie tussen de verschillende bestuursniveaus nodig. Regionale overheden kunnen een coördinerende rol spelen tussen het lokale en het nationale niveau, en goede praktijken moeten worden verzameld en verspreid. De samenwerking moet worden uitgebreid tot bedrijven, wetenschappelijke instanties en andere relevante belanghebbenden, alsook tot het grote publiek.

20. Specifieke instrumenten zoals het peer-to-peer-instrument van TAIEX-EIR zijn al beschikbaar en worden met succes gebruikt door verschillende lidstaten en lokale en regionale overheden.

21. De inspanningen om een internationale overeenkomst tegen grensoverschrijdende luchtverontreiniging te sluiten zijn toe te juichen. Zowel de Europese Commissie als de lidstaten zijn nauw betrokken bij bepaalde werkgroepen, taskforces en samenwerkingsprogramma's uit hoofde van het Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand (CLRTAP) (of het VN/ECE-verdrag inzake de luchtkwaliteit in het kader van de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa). Het Comité van de Regio's is ook ingenomen met de lancering vorig jaar van het forum voor internationale samenwerking inzake luchtverontreiniging, dat de verbetering van de luchtkwaliteit wereldwijd zou kunnen versnellen door de tot nu toe vergaarde kennis te verspreiden en te delen. Grensoverschrijdende samenwerking tussen lokale en regionale overheden (zowel binnen de EU als over de buitengrenzen van de EU heen) kan belangrijk zijn; het instrument van de Europese Groepering voor territoriale samenwerking (EGTS) kan voor dergelijke initiatieven een nuttig kader vormen.

22. Sectoroverschrijdende samenwerking en samenhang tussen de betrokken beleidsterreinen zijn noodzakelijk. De maatregelen moeten alle bronnen van luchtverontreiniging op geïntegreerde wijze aanpakken: vervoer (zowel over de weg als elders), energie (met inbegrip van huisverwarming), landbouw en industrie, waarbij rekening moet worden gehouden met andere relevante aspecten als klimaatverandering of gezondheid. Deze beleidsmaatregelen kunnen wederzijds voordelen opleveren (bijv. energiebesparende maatregelen), maar in sommige gevallen kan het beleid (bijv. bevordering van de verbranding van biomassa of ondersteuning van dieselauto's) negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Synergieën moeten worden benut en contraproductieve bepalingen moeten worden vermeden. Alle relevante maatregelen van de Europese Green Deal moeten worden aangegrepen om de huidige luchtkwaliteitsdoelstellingen te helpen verwezenlijken: niet alleen het actieplan om de vervuiling tot nul terug te dringen, maar ook de biodiversiteitsstrategie voor 2030, de strategie "van boer tot bord", het actieplan voor de circulaire economie, duurzame en slimme mobiliteit en de klimaatwet.

23. De landbouw is tot nu toe de minst efficiënte sector als het gaat om het terugdringen van de uitstoot (ammoniak is een precursor van fijnstof). Hoewel maatregelen ter beperking van de emissies in de landbouw reeds beschikbaar zijn en technisch en economisch levensvatbaar zijn, worden dergelijke maatregelen nog niet op grote schaal toegepast. Het GLB, dat een aantal keer is hervormd met het oog op een grotere milieuduurzaamheid, zou deze doelstellingen beter moeten dienen. Tijdens de onderhandelingen over de toekomst van het GLB na 2020 moeten nieuwe of strengere maatregelen worden overwogen, met inbegrip van bijvoorbeeld milieuregelingen.

24. Het voornemen van de Europese Commissie om verdere maatregelen te nemen met het oog op mobiliteit zonder uitstoot is lovenswaardig. Harmonisatie van lage en nog meer nul-emissiezones in heel Europa moet worden overwogen. In het besef dat de afgenomen vervuiling in de afgesloten gebieden tijdens COVID-19 tijdelijk is, hebben de steden al maatregelen genomen om het effect van het verkeer te verminderen: trottoirs zijn verbreed, micromobiliteitsstroken aangelegd, snelheidslimieten verlaagd enz. Ook werd duidelijk dat dringend (EU-)financiering moet gaan naar openbaarvervoerbedrijven om ze overeind te houden, voertuigenparken te vernieuwen ten gunste van minder vervuilende vervoermiddelen en een verschuiving naar particulier gemotoriseerd vervoer te voorkomen. Wanneer strengere emissienormen voor benzine- en dieselveertuigen worden overwogen en voorgesteld, moet rekening worden gehouden met het concurrentievermogen van de Europese fabrikanten. Het CvdR vraagt tevens om een uitfasering van verbrandingsmotoren in het wegverkeer en juicht het toe dat bepaalde lidstaten, regio's en steden al een einddatum hebben vastgesteld voor de goedkeuring van auto's met een verbrandingsmotor. Het is tegen premies voor de aanschaf van auto's met een dergelijke motor. Het CvdR stelt onder meer voor om emissievrije voertuigtechnologie verder te bevorderen en de investeringen in het Europese spoorwagennet te versnellen, ook als een van de mogelijke haalbare alternatieven voor forenzen.

25. Ook zij gewezen op het probleem van de verwarming van woningen met vaste brandstoffen. De bestaande wetgeving inzake ecologisch ontwerp lijkt geen passende oplossing te bieden. Het CvdR verwacht dan ook dat de Europese Commissie deze kwestie aanpakt via initiatieven op het gebied van duurzame producten in het kader van de strategie voor een circulaire economie. Bovendien is gedegen steun nodig voor mensen met een laag inkomen (energiearmoede), niet alleen om oude apparaten te vervangen, maar ook om ervoor te zorgen dat de werking en het onderhoud van energie-efficiëntere toestellen betaalbaar blijven. Ook moeten ad-hocstimulansen voor de renovatie van gebouwen worden overwogen om hun energieprestaties te verbeteren. Ook zou de Europese Commissie moeten overwegen om regels in te voeren m.b.t. de kwaliteit van brandstoffen voor verwarming van woningen; zij zou daartoe de nodige (financiële) stimulansen moeten creëren.

26. De lidstaten worden aangemoedigd om hun nationale programma's voor de bestrijding van luchtverontreiniging met spoed uit te voeren en te actualiseren en om de bijdragen van lokale en regionale overheden mee te nemen bij het opstellen en herzien van de programma's.

Publieke betrokkenheid

27. Er moet meer gebruik worden gemaakt van bestaande IT-oplossingen, mobiele telefoontoepassingen en andere relevante instrumenten om het publiek te informeren en de "onzichtbare moordenaar" zichtbaar te maken, zodat het publiek zich beter bewust wordt van de problematiek. De informatie moet gemakkelijk te begrijpen en toegankelijk zijn en moet ook gezondheidsaspecten omvatten. De huidige website van de Europese index voor luchtkwaliteit⁽⁷⁾ geeft uitgebreide informatie over de luchtkwaliteit in Europa, maar is relatief onbekend en moet meer bekendheid krijgen. De website moet ook worden verbeterd door middel van modellen met informatie over de luchtkwaliteit voor regio's, kleinere dorpen en plattelandsgebieden, waar de luchtkwaliteit niet wordt gemeten door meetstations.

(7) <http://airindex.eea.europa.eu>

28. Het zou een goede zaak zijn de inspanningen op het gebied van burgerwetenschap te intensiveren. Burgerwetenschapstoepassingen kunnen monitoringgegevens niet vervangen, daar zij aanzienlijk minder betrouwbare gegevens leveren — een aspect dat duidelijk gemaakt moet worden aan het publiek — maar kunnen deze wel aanvullen door informatie met een hogere resolutie te verstrekken over trends op het gebied van luchtverontreiniging, waarbij het publiek actief wordt betrokken en het bewustzijn van de bevolking wordt vergroot. Onderzoeksactiviteiten ter verbetering van de betrouwbaarheid van (goedkope) sensoren moeten worden ondersteund en versneld. Ook het huidige werk van het Europees Comité voor normalisatie (CEN) op het gebied van normen voor compacte luchtkwaliteitsmonitoring en luchtkwaliteitsmodellen is belangrijk en wordt toegejuicht.

29. Het is zaak het grote publiek te informeren over zowel problemen als verbeteringen die de mogelijke positieve resultaten van de maatregelen aantonen, met inbegrip van het potentieel van vervuilingvrije vormen van energie, zoals hernieuwbare of kernenergie, zodat lidstaten en lokale en regionale overheden een draagvlak voor de maatregelen kunnen creëren.

30. Burgers dienen een belangrijke rol te spelen bij het terugdringen van de luchtvervuiling, met name door hun eigen gedrag in veel verschillende aspecten van hun leven te veranderen, zoals mobiliteit, verwarming, voedsel, maar ook consumptie in het algemeen, waarvan velen van hen zich nog grotendeels niet bewust zijn (hoewel het bewustzijn van het publiek binnen de EU aanzienlijk varieert). Daar de vermindering van de uitstoot afhankelijk is van deze bijdrage, moeten burgers in een vroeg stadium van de ontwikkeling van luchtkwaliteitsplannen en -maatregelen nauwer bij de besluitvorming worden betrokken. Voorts moeten de luchtkwaliteitsplannen, naast regelgevende maatregelen, ook maatregelen omvatten die het bewustzijn en de gedragsveranderingen in de mobiliteit van de burgers bevorderen en ondersteunen, zoals terugdringing van het autogebruik. Lokale en regionale overheden kunnen een en ander faciliteren via initiatieven als ClairCity. Het CvdR dringt echter ook aan op erkenning en brede verspreiding van lokale initiatieven waarbij de burgers worden betrokken, zoals het planten van bomen en het creëren van groene muren in de steden en het reinigen en koelen van de stedelijke lucht.

Harmonisatie-, begeleidings- en uitvoeringshandelingen

31. Het CvdR pleit voor verdere richtsnoeren voor luchtkwaliteitsrapportage en -modellen die specifiek voor lokale en regionale overheden zijn opgesteld, gezien hun belangrijke rol op dit gebied. Bij rapportage-instrumenten (met inbegrip van e-rapportage) moet rekening worden gehouden met de behoeften van de lokale overheden. Lokale overheden beschikken wellicht niet altijd over personeel met de nodige technische vaardigheden of het vereiste Engelse taalniveau. Ter verbetering van de e-rapportage moet worden gekeken naar de specifieke kenmerken van lokale en regionale gebruikers en moet de samenhang tussen de aan de lokale en regionale overheden toegewezen rapportagetaken en hun bevoegdheden en middelen in deze sector worden gewaarborgd.

Deelname aan netwerken en initiatieven

32. Er is reeds een groot aantal initiatieven en netwerken dat zich bezighoudt met de aanpak van luchtvervuiling (het partnerschap voor de luchtkwaliteit in het kader van de stedelijke agenda, het deskundigenpanel in het kader van het VN/ECE-verdrag inzake de luchtkwaliteit voor schone lucht in steden⁽⁸⁾, het EU-forum voor schone lucht, het Burgemeestersconvenant enz.). Veel van deze initiatieven hebben een aanzienlijke toegevoegde waarde voor het beleid inzake schone lucht en het CvdR zou lokale en regionale overheden willen aanmoedigen om meer betrokken te zijn bij deze activiteiten op EU-niveau.

33. Het Green City Accord (GCA), het nieuwe initiatief van de Europese Commissie om de uitvoering van de EU-milieuwetgeving te verbeteren, is een goede zaak. Het GCA of het door het CvdR en de Europese Commissie opgerichte technisch platform voor samenwerking op milieugebied zou een nuttig instrument kunnen zijn om lokale en regionale overheden op basis van hun behoeften te oriënteren op de beste initiatieven. Deze platformen moeten er ook toe bijdragen beschikbare instrumenten, richtsnoeren of andere relevante steun van het VN/ECE-Verdrag inzake de luchtkwaliteit, de Europese Commissie en haar Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek, het Europees Milieuagentschap of andere netwerken of organisaties die lokale en regionale overheden kunnen helpen bij hun inspanningen ter verbetering van de luchtkwaliteit, te verzamelen en te classificeren. Tevens moet worden voorzien in specifieke expertise en technische ondersteuning (bijv. ontwikkeling van lokale emissie-inventarissen, aanwijzing van lage-emissiezones, gebruik van Sherpa-modellen enz.) voor lokale en regionale overheden die opleiding moeten kunnen krijgen om deze instrumenten te gebruiken.

Volgende stappen

34. Het CvdR dringt er bij de Europese Commissie op aan om bepaalde aspecten van de emissieregels op EU-niveau verder aan te scherpen en verdere stappen te ondernemen om te zorgen voor doeltreffende en betere horizontale en verticale samenwerking. Ook zouden de lidstaten en lokale en regionale overheden betere samenwerkings- en communicatiemethoden moeten vinden.

⁽⁸⁾ Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand.

35. Er moet gemakkelijk toegankelijke financiering voor luchtkwaliteit ter beschikking worden gesteld van lokale overheden en geaccrediteerde luchtkwaliteitsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor luchtkwaliteitsplannen in aangewezen luchtkwaliteitszones, waarbij voorrang moet worden gegeven aan zones met een hogere luchtverontreiniging.

36. Coördinatie en beheer zijn geboden van relevante netwerken, initiatieven, instrumenten en richtsnoeren die al een bron van brede kennis en ervaring zijn en die lokale en regionale overheden kunnen helpen om op basis van aanvullende technische expertise en richtsnoeren hun inspanningen voor schonere lucht te verbeteren.

Brussel, 2 juli 2020.

De voorzitter
van het Europees Comité van de Regio's
Apostolos TZITZIKOSTAS
