

Bijdrage F.B.Kets; onderwerp Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid

Een strategie omvat de doelen waarnaar men streeft, en de stappen die daarvoor gezet moeten worden, binnen de kaders van financiën en uitvoerbaarheid.

Het is daarom goed dat er een uitvoeringsprogramma duurzaamheid ligt. Dat zou de stappen moeten aangeven waardoor men het einddoel bereikt. Dat dit onderworpen wordt aan de democratische controle van een gemeenteraad is vanzelfsprekend. Want er zijn nog wel wat punten waarop men vragen kan stellen. Als geïnteresseerde burger stel ik vragen over het onderdeel luchtkwaliteit – op andere gebieden mis ik de expertise om iets zinnigs te zeggen.

Ten eerste – vraag één - worden de doelen wel gehaald? Daarvoor moeten de doelen wel duidelijk omschreven zijn, en controleerbaar zijn. Er worden twee doelen vermeld ten aanzien van luchtkwaliteit. Ten eerste - de doelstelling van het SLA, het Schone Lucht Akkoord. Het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 door reductie van luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen. Dit is nogal een abstract doel – het doel beslaat heel Nederland, en geeft geen doelen in termen van in de gemeente meetbare grootheden als bijvoorbeeld concentraties van vervuiling. Gelukkig heeft RIVM die vertaling wel uitgevoerd, en de resultaten zijn beschikbaar op de RIVM website. Als het SLA in het geheel wordt uitgevoerd, met alle maatregelen en de aanvullende die bij RIVM bekend zijn, zou de vervuiling met grof fijnstof PM₁₀ in Leidschendam Voorburg gedaald moeten zijn van 18,3 µg/m³ tot 14,7, en de vervuiling met uitlaatgassen (NO₂) van zo'n 23,8 tot 12,8 µg/m³. Beide doelen naderen de waarden die de World Health Organisation WHO graag wil zien. De gemeente heeft het meeste invloed op het reduceren van NO₂ uitstoot omdat de bron voor een groot gedeelte lokaal is. Gelukkig besteedt het uitvoeringsprogramma duurzaamheid veel aandacht aan mobiliteit, en dus aan NO₂. Hoeveel winst dat gaat opleveren en hoeveel er wordt gerealiseerd is onduidelijk – de financiële middelen zitten in een ander budget, en een aantal projecten zijn gemerkt als verkenning of haalbaarheidsonderzoek. De richting is duidelijk, maar niet meetbaar. Ik stel voor dat de door RIVM berekende concentraties gebruikt worden als toetsstenen voor het beleid, en dit vooral in verband met NO₂ – de uitlaatgassen.

De tweede doelstelling die wordt vermeld is die van de metropoolregio Rotterdam Den Haag voor CO₂ reductie in het verkeer – dit leidt ook tot een reductie van NO₂. Het plan was een 30% reductie in CO₂ uitstoot in 2025. Vanaf het begin in december 2019 was het al duidelijk dat er een restopgave zou zijn, en dat meer maatregelen nodig waren. Er waren studies beschikbaar over effectiviteit van mogelijke maatregelen; maar men koos er destijds voor alleen die maatregelen te kiezen die politiek haalbaar waren. Gevolg, slechts zo'n 14,4 % reductie, zoals het er nu uitziet.

Wat men had kunnen doen, en zelfs moeten doen: er waren lijstjes met mogelijke additionele maatregelen die genomen hadden kunnen worden. Voor Leidschendam-Voorburg is met parkeerbeleid en het weren van vuile scooters winst te behalen.

De vraag blijft of men de politieke bereidheid had voor additionele maatregelen. En dat is een kwestie van ambitie.

Twee voorbeelden waarbij ik me afvraag of de gemeente ambitieus genoeg is, nu niet over mobiliteit:

Houtstook is met 23 % van de landelijke fijnstof uitstoot een speerpunt in het SLA. Deze gemeente mikt nu op voorlichting, en vermeldt dat ze daarboven de Routewijzer Houtstook zullen gaan gebruiken om overlast te verminderen. De in oktober gepubliceerde routewijzer houtstook vermeldt drie opties, ieder natuurlijk met aparte financiële consequenties. Nergens is er te vinden of voor deze ambitieuzere opties in de routewijzer geld wordt gereserveerd. Het Rijk biedt voor de aanpak van

houtstook een SpUk regeling aan – een specifieke subsidie. De mogelijkheid van SpUk financiering voor luchtkwaliteit wordt in het hele document niet geopperd. Zal er uiteindelijk meer gebeuren dan advertenties in het Krantje zetten? Elk weekend word ik eraan herinnerd dat houtstook sinds kort veel populairder is geworden.

Eenzelfde vraag ten aanzien van ambitie komt op bij vuurwerk. Metingen hebben overtuigend aangetoond dat zo'n 4% van de jaarlijkse vervuiling aan fijnstof tijdens de jaarwisseling wordt geproduceerd. Weer zet de gemeente in op vrij machteloze maatregelen als voorlichting en de mogelijkheid dat bewoners een straat vuurwerkvrij zouden willen verklaren. Is daarvan de effectiviteit ooit onderzocht? Zijn er geen betere methoden?

Samenvattend:

Het is goed dat er strategische doelen worden gesteld, zeker over luchtkwaliteit. Het uitvoeringsprogramma is niet altijd duidelijk over wat er precies gaat gebeuren. Het programma geeft niet aan hoe de resultaten van maatregelen worden geëvalueerd, en evenmin wat de opties zijn om de doelstelling wel te halen in het geval dat het doel in gevaar komt – er moet een plan B zijn. Naar mijn smaak moet een project voldoen aan de SMART eisen: Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound. Wellicht een te hoge eis voor het uitvoeringsprogramma.

Er is daarom een taak voor de gemeenteraad om attent te zijn – en zich ervan te verzekeren dat het uitvoeringsprogramma leidt tot de doelstelling van een gezonde lucht in 2030. In het verleden zijn een aantal moties aangenomen waarin luchtkwaliteit een rol speelt. Deze moeten worden opgevolgd, en ik denk dat er ruimte is voor verder bijsturen met moties door deze raad. Raad, houd het college bij de les.